
3
Ases de la Aviación
B
F6314
F
6314
Editorial Delta, S.A.

Robur, el piloto de hierro

Pese a las dificultades, Bordoni Bisleri consiguió enrolarse en la aviación, y sus 23 victorias le convirtieron en el as de los pilotos italianos durante 1941-1943

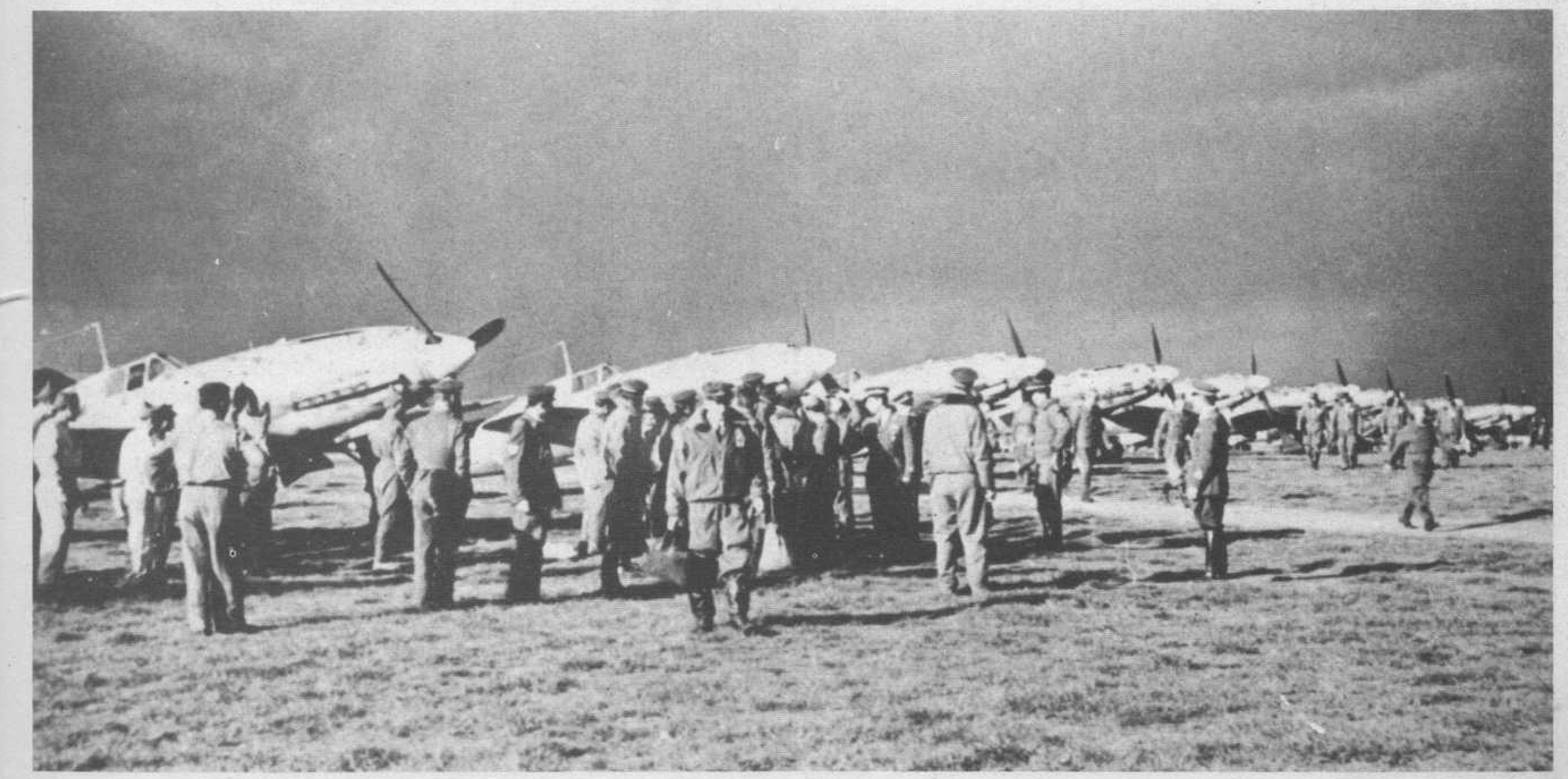
La vigesimotercera victoria de Franco Bordoni Bisleri, as de la aviación de caza italiana, sólo fue confirmada algunos años después de la conclusión del segundo conflicto mundial. Paradójicamente, el ambicionado reconocimiento le llegó a través de quienes habían sido sus adversarios directos, durante más de tres años, en los cielos de Europa y África. El Estado Mayor de la Royal Air Force fue el que reconoció oficialmente el derribo de su vigésimo tercer avión.
Bordoni, milanés de pura cepa, que había sido rechazado por no pasar el reconocimiento médico, obtuvo, pagándoselo de su bolsillo, el título de piloto civil en 1936 y solicitó su ingreso en la aviación. En 1937 consiguió el título de piloto militar y, en 1938, fue destinado al 3er Stormo como subteniente piloto de complemento. Después volvió a la vida civil.
Bordoni colaboraba también activamente en la dirección de los negocios familiares, que por entonces producía un famoso tónico, del que precisamente derivó su apodo de *Robur*.
En la primavera de 1940, Bordoni solicitó su reingreso en la aviación, pasó el período de entrenamiento con el CR 42 y se unió al 3er Stormo de Caza, con base en Albenga, en espera de pasar al 18° Gruppo del 56° Stormo, desplegado en el frente de la Mancha con el Cuerpo Aéreo Italiano.
Desde luego, aquel no fue un período especialmente brillante para la Regia Aeronautica, cuyas unidades se vieron obligadas a operar con medios escasos e inadecuados en las difíciles condiciones otoñales de aquella zona. De todos modos, Bordoni participó en varias misiones de escolta a los bombarderos BR 20, sosteniendo a menudo duelos desiguales con los cazas ingleses, más veloces y mejor armados.

En África, con los Macchi 202

Cuando finalizaron las operaciones del Cuerpo Aéreo Italiano, Bordoni fue trasladado, siempre con el 18° Gruppo, a Trípoli. El 10 de marzo de 1941, en África del Norte, obtuvo su primera victoria al abatir un bimotor Blenheim que se dirigía hacia el aeródromo de Tamet. Después, derribó otros dos aviones: uno el 10 de abril y el otro el 17.
Durante la primera quincena de mayo, en Bengasi, Bordoni recibió la comunicación de su ascenso a teniente, la primera medalla de plata y la cruz de guerra alemana, y también en Bengasi, el joven oficial obtuvo su cuarta y quinta victorias, en un magistral ataque contra dos Blenheim.



A la izquierda: el teniente Franco Bordoni Bisleri. Abajo: una unidad de MC 202, el avión de la Macchi con el que, en 1942, Bordoni obtuvo notables éxitos combatiendo en el frente de África del Norte (Oficina de documentación y propaganda del Estado Mayor de la Aeronáutica italiana, Aerofan)





Un CR 42 del Cuerpo Aéreo Italiano que, en 1940, operaba en Bélgica junto a las unidades alemanas. En el frente del canal de la Mancha, y con uno de estos aviones, Bordoni completó su aprendizaje, enfrentándose con los cazas ingleses, más veloces y mejor armados (Aerofan)

Bordoni Bisleri recibe un premio, en 1949, en un banquete de gala del Aeroclub milanés, la sociedad que tuvo en él a uno de sus más activos socios. Desde 1972, fue también su presidente (Farabola)

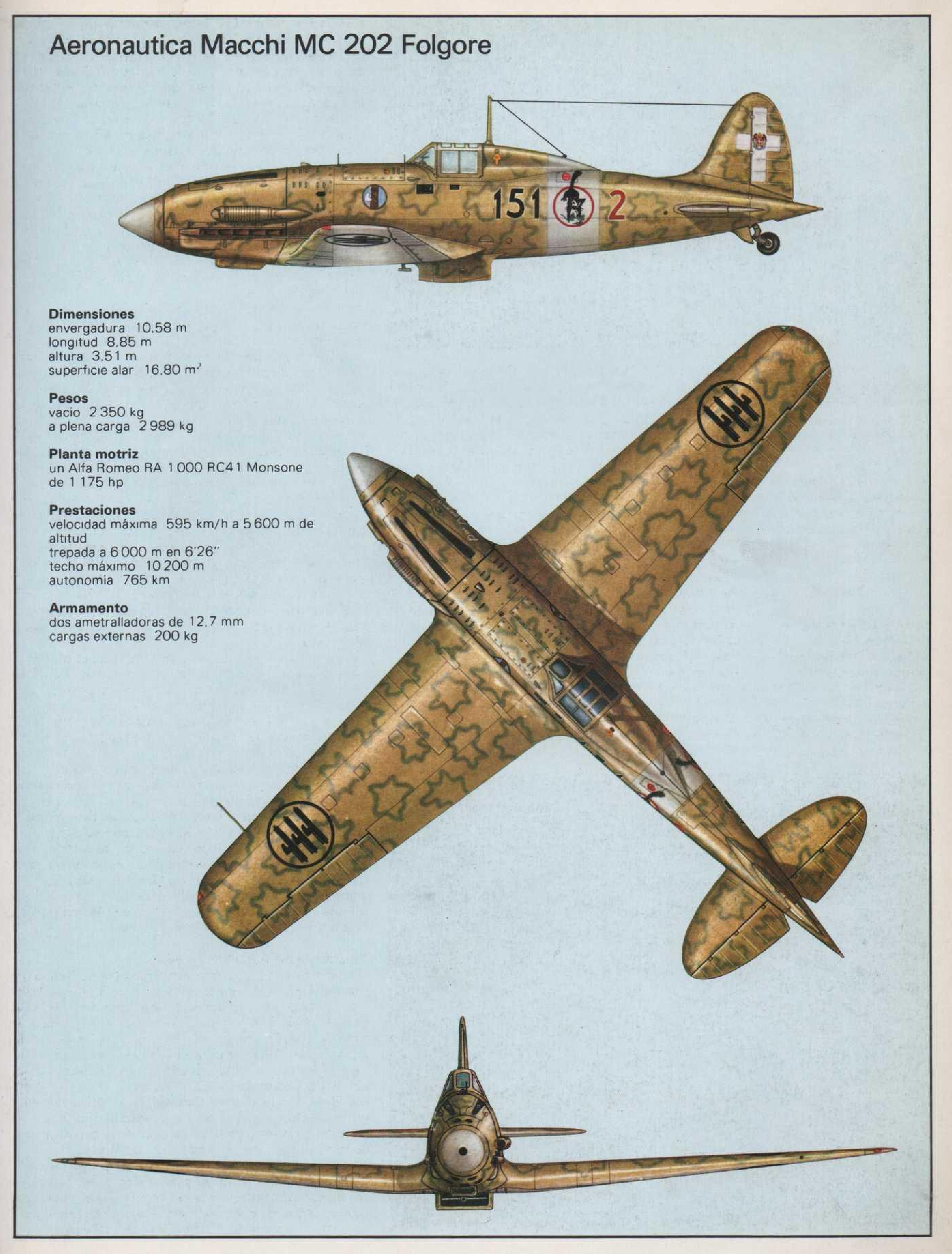


En agosto de 1941, llegó la orden de que regresara a su país, y hubo de pasar un año para que el teniente Bordoni volviera a África, después de haber aprendido a pilotar el Fiat G 50 y los Macchi MC 200 y 202.
Con este último avión, la unidad de Bordoni obtuvo grandes éxitos en el cielo del desierto africano, pero los enemigos eran entonces tan fuertes, numerosos y aguerridos que podían controlar sin demasiadas dificultades las escasas unidades del Eje, antes de la ofensiva del 8º Ejército, y no concederles ni un momento de respiro.
A pesar de la crítica situación en que se hallaban las fuerzas aéreas italianas, el 1 de noviembre, Bordoni (volando con su camarada Caetani) consiguió realizar su segundo doblete, cuando derribó dos Curtiss P 40 entre Sidi Barrani y Marsa Matruh, por lo cual fue condecorado con otra medalla de plata. Incluso durante la retirada, la actividad de Bordoni fue incansable, hasta el punto que cerró la campaña africana con doce victorias.
El 19 de noviembre, un accidente automovilístico lo apartó del servicio activo hasta el 11 de junio de 1943. Mientras tanto, su escuadrón se había trasladado a Cerveteri, desde donde el 18 de julio, Bordoni despegó, con gran satisfacción, a los mandos de un Messerschmitt Bf 109. Dos semanas más tarde, su unidad recibía finalmente los primeros Macchi MC 205 V y, aun cuando eran de la primera serie, es decir, sin cañones, únicamente con dos ametralladoras en las alas, el 30 de julio el grupo consiguió interceptar una formación de Fortalezas volantes escoltadas por P-38 y obtuvo una brillante victoria: derribó cuatro cuatrimotores y dos cazas. Bordoni disparó 88 tiros y reclamó el derribo de uno de los cuatrimotores.
Por la extraordinaria actividad desarrollada y por los resultados conseguidos, Bordoni, además de una tercera medalla de plata, el 20 de agosto de 1943 obtuvo oficialmente el mando de la 83ª Squadriglia, lo cual, para un joven teniente de complemento, podía considerarse un reconocimiento excepcional.
Bordoni alcanzó todavía buenos resultados con el Macchi MC 202, como lo demostró el 21 de agosto en la región de Nápoles.
De su informe redactado después del combate, cabe destacar el siguiente pasaje: «... con mi formación, compuesta por cuatro MC 202, alcanzamos una cota de 6 500 m, desde donde avistamos una gran formación integrada por un centenar de bombarderos enemigos escoltados por cazas, que volaba sobre la vertical de la desembocadura del Volturno. Situándome en posición favorable de altitud y de espaldas al sol, inicié el ataque al flanco derecho de la formación. Después del segundo picado en profundidad, el cuatrimotor que tenía en mi punto de mira se separó de la formación; en ese momento sufrí el ataque de dos Spitfire. Tras recuperar altitud, vi que el bombardero ahora aislado intentaba dirigirse hacia el mar: entonces lo ataqué decididamente y, al efectuar la segunda pasada, el cuatrimotor se volcó imprevistamente hacia el lado izquierdo y entró en barrena. Poco después, una violenta explosión partió el bombardero en dos y en el cielo aparecieron tres paracaídas... Durante el combate vi cómo caían otros aparatos enemigos bajo los disparos certeros de los cazas italianos y alemanes...».
Bordoni obtuvo su décimooctava victoria el día 30 de agosto, en el curso de un ataque durante el cual su formación abatió un cuatrimotor y tres bimotores. Con este éxito, Bordoni encabezaba la lista de los ases italianos, delante del sargento mayor Gorrini, de su mismo escuadrón, y fue propuesto para la concesión de la cuarta medalla de plata.
En la euforia del momento, el jefe de su grupo añadió a la cuenta del piloto otros cuatro aviones probablemente derribados, con lo que el registro oficial del as italiano se elevaba a veintitrés victorias (aun cuando Bordoni era el primero en sostener que sólo había 19 seguras). En este sentido, es preciso señalar que el número relativamente modesto de victorias atribuidas a los pilotos italianos se debe al hecho que, al principio de la guerra, los derribos obtenidos por los pilotos se atribuían a la unidad y que sólo después de algún tiempo se modificó este criterio.

Presidente del Aeroclub de Milán

Cuando acabó la guerra, Franco Bordoni Bisleri se puso al frente de los negocios del «tónico», que para ese entonces ya era famoso a nivel mundial. En julio de 1947, figuró entre los suscriptores de una recolecta para la adquisición de los dos primeros aviones del Aeroclub de Milán, recién salido de sus cenizas. Durante años colaboró activamente como consejero en la gestión de la entidad y, en 1972, asumió su presidencia. Bajo la dirección de Bordoni, el Aeroclub milanés pudo resolver muchos de sus problemas, algunos de ellos de carácter logístico, como el de la construcción de la nueva torre en el aeropuerto de Bresso.
El 16 de septiembre de 1975, mientras regresaba de Roma, se precipitó con su F 8L Falco sobre la ladera del monte Anchetta, cerca de Zoagli. En el accidente murieron con él, Francesco, su hijo de doce años, y un socio del Aeroclub de Milán, Giovanni Allegri.

Aeronautica Macchi MC 202 Folgore



Dimensiones
envergadura 10.58 m
longitud 8,85 m
altura 3,51 m
superficie alar 16.80 m²

Pesos
vacio 2 350 kg
a plena carga 2 989 kg

Planta motriz
un Alfa Romeo RA 1 000 RC41 Monsone
de 1 175 hp

Prestaciones
velocidad máxima 595 km/h a 5 600 m de altitud
trepada a 6 000 m en 6'26''
techo máximo 10 200 m
autonomia 765 km

Armamento
dos ametralladoras de 12.7 mm
cargas externas 200 kg

La oveja negra del Pacífico

El rebelde «abuelo Boyington», piloto de caza de los Marines, cosechó más de cien victorias con su agresiva escuadrilla comodín

Piloto instructor de los Marines, aviador con los Tigres Voladores de Chennault, comandante de una insólita escuadrilla de caza formada por pilotos y aviones destinados a sustituir las pérdidas de las otras unidades, 27 victorias, veinte meses prisionero y una marcada inclinación por el alcohol: ésta es, a grandes rasgos, la tarjeta de visita de Gregory Boyington.

Nacido en Idaho, en Cœur D'Alene, el 4 de diciembre de 1912, Boyington se alistó en los Marines en la década de los treinta y en 1941 había alcanzado el grado de capitán. Tras la agresión japonesa a China, cuando el mayor Claire Chennault reemplazó a la misión italiana en la organización de las fuerzas aéreas chinas, la perspectiva de fabulosas ganancias, el sustraerse a una disciplina que nuestro protagonista juzgaba demasiado obtusa y vivir grandes aventuras, atrajeron enormemente a Boyington, sobre el cual pesaba además, la obligación de pasar una pensión alimenticia a la mujer de la que acababa de divorciarse. Su considerable experiencia de vuelo le allanó el camino para enrolarse en el heterogéneo grupo de voluntarios estadounidenses.

Cuando a finales de 1941 llegó a China, Boyington advirtió de inmediato el abismo que separaba la realidad de todo cuanto le habían prometido en el momento de alistarse y de la increíble atmósfera de corrupción que imperaba en el país, pero esto no representó un obstáculo para que se destacara como piloto de caza, luchando con valerosa determinación contra las fuerzas aéreas japonesas, muy superiores, adjudicándose seis victorias aéreas en el cielo de Birmania durante las primeras semanas de 1942, en la época de la arrolladora ofensiva japonesa hacia la India.

Sin embargo, la entrada de Estados Unidos en la guerra y la constatación de la penosa ineficacia de los chinos para enfrentarse con los japoneses decidieron a Boyington a regresar a su país en julio de 1942, donde hubo de empeñarse en una extenuante batalla contra la burocracia militar para que fuera readmitido en las filas de los Marines.

Los «Boyington's Bastards»

En junio de 1943, consiguió ser destinado a las islas Salomón, con el destino —en tierra— de oficial adjunto a las operaciones. Tuvo que esperar al mes de septiembre para que le destinaran a una unidad de vuelo y, tras varias infructuosas misiones de escolta con la escuadrilla VMF 222, Boyington —ya ascendido a mayor— mandaba una nueva e improvisada formación, equipada con los recientes Corsair, la VMF 214. La nueva unidad, bautizada como «Boyington's Bastards» (los bastardos de Boyington), y más tarde conocida con el apelativo de «Black Sheep» (oveja negra), no era bien vista por algunos altos oficiales de los Marines. Sin embargo, el 16 de septiembre, en el transcurso de su primera misión escoltando una formación de bombarderos que debían atacar el aeródromo japonés de Ballale, los 20 Corsair de la escuadrilla se enfrentaron al doble de aviones Cero japoneses y consiguieron abatir 12 (5 de los cuales se los adjudicó Boyington), contra una sola pérdida.

A partir de entonces, la VMF 214 cumplió una serie continuada de misiones de escolta y de incursiones ofensivas, durante las cuales quedaron patentes la habilidad y la agresividad de sus pilotos, que, en una ocasión, llegaron a destruir 12 aviones Cero en 30 segundos, de los cuales Boyington derribó tres.

Sin embargo, la jornada más memorable de las Ove-





jas negras fue la del 17 de octubre de 1943, cuando Boyington condujo 26 Corsair sobre la base japonesa de Kahili, desafiando a los pilotos enemigos; cuando éstos despegaron, aceptando el combate, los componentes de la VMF 214 derribaron a 20 de ellos sin sufrir ninguna pérdida.

La experiencia de Boyington como piloto de caza y su agresividad innata constituyeron una notable aportación al total de victorias de la VMF 214, la cual, con más de cien derribos en su haber, de los cuales 20 correspondían al comandante (al que sus subordinados, por haber superado los treinta años, apodaban cariñosamente «Gramps», es decir abuelo), pudo disfrutar de un merecido descanso en Espíritu Santo, en las Nuevas Hébridas, a la espera de un nuevo ciclo de operaciones.

Casi un récord de victorias

Algunos pilotos de la VMF 214 participaron también en el ametrallamiento nocturno a baja cota de dos bases japonesas en Bougainville, siempre bajo la dirección de Boyington, que había demostrado poseer excepcionales dotes de mando, ofreciéndose siempre el primero para las misiones más arriesgadas e inspirando una serena confianza a sus hombres. Uno de ellos, Bob McClurg, en aquel durísimo teatro de operaciones donde al piloto que era derribado sólo se le presentaba la alternativa de lanzarse sobre las aguas infestadas de tiburones o caer en la impenetrable jungla tropical, le había comentado inocentemente a Boyington que él conocía por lo menos una señal segura de que su jefe estaba a punto de iniciar el combate: «Siempre sé cuándo vamos a atacar, porque abres la cubierta de la cabina y arrojas el cigarrillo. Pocos minutos después, inevitablemente, sucede algo».

El 25 de diciembre de 1943, mientras escoltaba una formación de B-24 Liberator que se dirigía a bombardear Rabaul, en Nueva Guinea, Boyington derribó tres Cero y un *Tony*, alcanzando así su vigesimocuarta victoria, y con las últimas municiones ametralló un submarino japonés que estaba saliendo a la superficie. Dos días más tarde, en un encarnizado combate sobre Rabaul, derribó otro avión, con lo que consiguió un total de victorias inferior sólo en una unidad al récord del capitán Eddie Rickenbacker, máximo as estadounidense de la primera guerra mundial. A Boyington sólo le superaban, en aquel momento, Bob Johnson en Europa, con su P-47 Thunderbolt, y Dick Bong en el Pacífico, con un P-38J Lightning.

Aunque en más de una ocasión había declarado que no estaba interesado en batir récords, Boyington se vio obligado a igualar y batir la marca de Rickenbacker y a cumplir, por tanto, una vertiginosa serie de misiones para no perder ninguna ocasión de victoria. Pero, quizá por la tensión a que estaba sometido, durante varios días no le fue posible derribar otros adversarios.

El 3 de enero de 1944, durante una misión sobre Rabaul, Boyington y su compañero, el capitán George Ashmun, derribaron en el primer ataque un Cero cada uno, sin embargo, al descender a través de la espesa capa de nubes perdieron el contacto con el resto de la

En la página contigua: Gregory Boyington. Arriba: Los veinte pilotos de la VMF 214 posan sobre las semialas de un Corsair. La escuadrilla fue creada por Boyington con el cometido de reemplazar las pérdidas de las otras unidades y cumplió su primera misión el 16 de septiembre de 1943 (Photri).



De izquierda a derecha y de arriba abajo (alrededor del emblema de las «Ovejas negras»): Boyington tomando el rancho con otros pilotos de la VMF 214, en el aeródromo de Torokina, en Bougainville; los Corsair alineados en las pistas de Bougainville, y «Pappy» Boyington de nuevo, describiendo una misión a sus pilotos, en diciembre de 1943 (Photri).

formación. Poco después, Ashmun fue alcanzado por otros cazas japoneses y, con el avión en llamas, comenzó a perder altura mientras soportaba el ataque de varios enemigos. Boyington cayó entonces en picado sobre los Cero que acosaban a su compañero y logró derribar a uno de ellos, pero fue alcanzado y tuvo que lanzarse en paracaídas, desde menos de 60 m de altitud, de su Corsair en llamas.

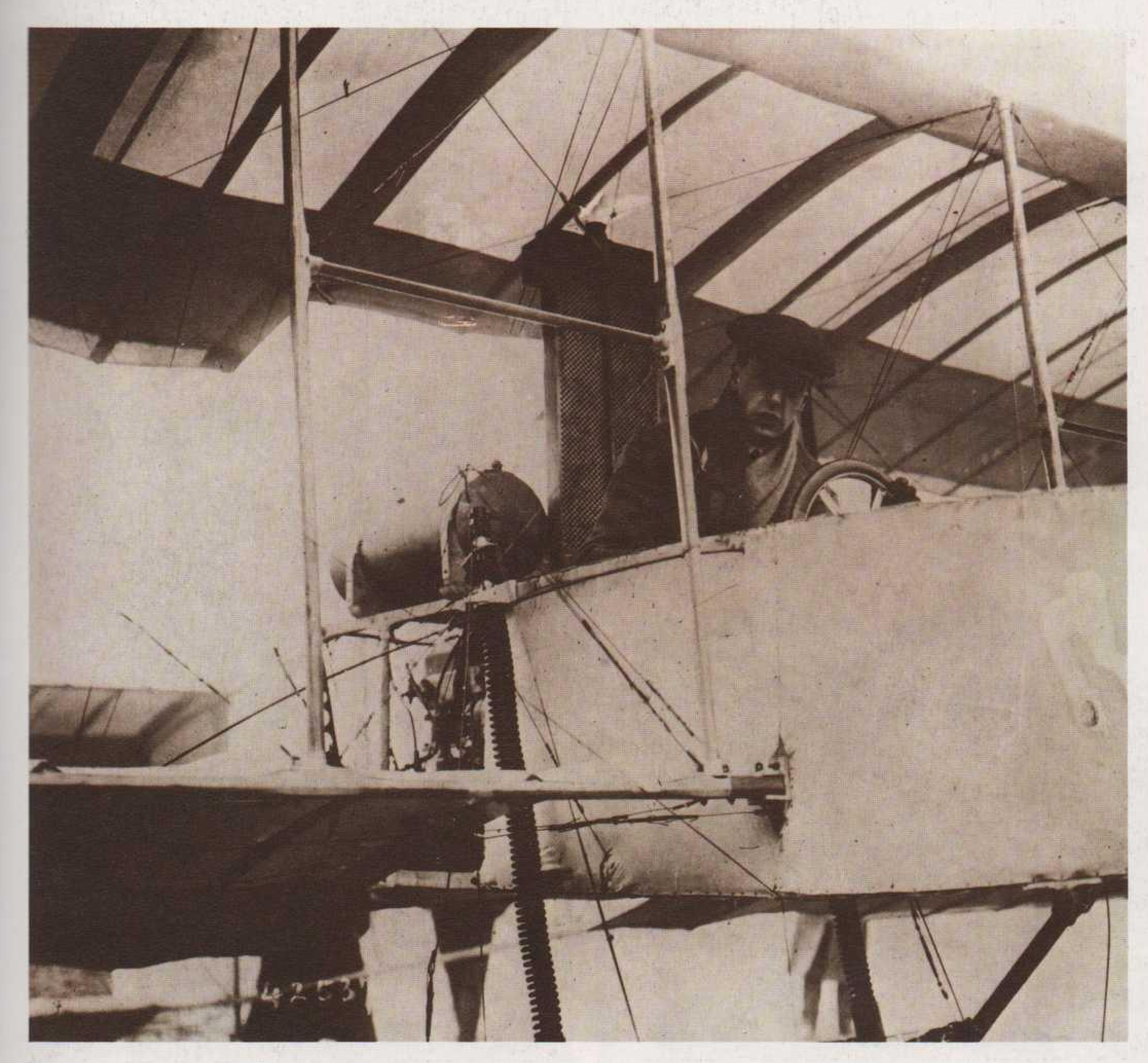
Ya en el mar, fue ametrallado por los cazas enemigos, pero Boyington logró evitar los proyectiles y mantenerse a flote, gracias al bote neumático, pese a los más de 200 agujeros que tenía su chaleco salvavidas y a las heridas recibidas en el combate. Durante la noche, que impedía todo intento de rescate por parte de los hidroaviones de salvamento estadounidenses, el piloto fue recogido por un submarino japonés. Comenzó así para Boyington un largo período de prisión, durante el cual, pese a los malos tratos, dio una última prueba de sus dotes humanas y de su capacidad de mando, ayudando a resistir a muchos de sus compañeros de cautiverio. Fue liberado en agosto de 1945, después de la derrota de Japón.

Tras el anuncio de su desaparición, le habían concedido a Boyington la *Navy Cross* (Cruz de la Armada) y la *Congressional Medal of Honour* (medalla de honor del Congreso), y se había convertido en un héroe nacional. Pero la atmósfera de la desmovilización no era su ambiente: tras la tempestuosa interrupción de un ciclo de conferencias a favor de la suscripción del empréstito de guerra, el as de los Marines tuvo que ejercer una serie de humildes ocupaciones, llegando incluso a arbitrar combates de lucha libre en locales de ínfima categoría. Después de la abstinencia forzada de la prisión, Boyington había comenzado a beber de nuevo, pero tuvo la voluntad y la presencia de ánimo necesarias para dejar la bebida, y diez años después de finalizada la guerra volvió a volar. Formó una nueva familia y se dedicó a los negocios.

La desaforada vitalidad y la pasión que demostró por el vuelo indudablemente favorecieron a Boyington, quien, en la humanísima frase con que concluye su libro de memorias, ha trazado tal vez su mejor autorretrato: «Dadme un héroe y os demostraré que es un vagabundo».

El primer título de piloto

Poseedor del primer título inglés de piloto, John Brabazon dirigió la programación de la aviación comercial británica de la posguerra



Brabazon a los mandos de uno de sus primeros aeroplanos, en 1908. Antes de interesarse por el vuelo con motor, el pionero inglés había volado con varios globos aerostáticos, entre ellos con uno construido expresamente para él por los hermanos Short (Radio Times Hulton Picture Library).

John Theodore Cuthbert Moore-Brabazon nació el 8 de febrero de 1884, y efectuó sus primeros vuelos, a bordo de globos aerostáticos, cuando estudiaba en la universidad de Cambridge. Su globo era el primero que construyeron los hermanos Short, quienes, en 1909, se convirtieron en los primeros fabricantes ingleses de aeroplanos. Vencedor en tres ocasiones en las carreras de *bobsleigh* de la Curzon Cup, hábil automovilista y excelente jugador de golf, cultivó también con éxito la navegación a vela y fue corresponsal en la regata internacional de la Copa América.

Pruebas y trofeos en Inglaterra

Brabazon había alcanzado una considerable notoriedad como piloto de carreras automovilísticas, venciendo en 1907 en el circuito de las Ardenas, de 603 km de longitud. Sin embargo la celebridad internacional se la proporcionó sobre todo su actividad en el campo de la aviación y su influencia en el mundo aeronáutico. Su carrera como piloto finalizó bastante pronto, cuando su esposa, impresionada por la muerte de Rolls en la concentración aérea de Bournemouth, en julio de 1910, le pidió que abandonara el vuelo. Sin embargo, el estallido de la primera guerra mundial, le obligó a volver a la aviación. Para entonces, Brabazon ya había logrado alcanzar una posición relevante en el mundo de la aeronáutica, después de la transición del globo al aeroplano, ya que en octubre de 1909 ganó el premio de mil libras ofrecido por el *Daily Mail* por haber volado sobre un circuito cerrado de una milla con una máquina británica, y en 1910 la Copa Michelin de Gran Bretaña por el vuelo de mayor duración, siempre con un avión británico.

En 1908, Brabazon se pasó al ala fija durante su estancia en Francia, a donde había viajado para aprender el manejo del aeroplano Voisin que había comprado por esas fechas. Si bien en gran medida habían sido las hazañas del estadounidense Sam Cody, pionero de la aviación militar inglesa, las que le habían impelido a la práctica del vuelo, en aquel momento, Francia era el país más avanzado en materia aeronáutica, por lo menos en Europa, y Brabazon se trasladó a Issy-les-Molineaux para experimentar su primera máquina, que pese a contar con algunas innovaciones introduci-

das por él, conseguía mantenerse en el aire con muchas dificultades.
Entonces, Brabazon puso a punto un segundo aeroplano, al cual bautizó *Bird of Passage* (ave migratoria), equipado con un motor Vivinus no muy eficaz en cuanto a potencia y fiabilidad, por lo que pronto lo sustituyó por un ENV V8 de 61 hp, fabricado en Francia a partir de un diseño inglés. El aparato fue exhibido en la exposición del Olympia, en marzo de 1909, y de todas las máquinas expuestas era la única que realmente se había elevado del suelo.
Después de la exposición, Brabazon consiguió convencer a los hermanos Short para que le construyeran un aeroplano con el que pudiera ganar el premio del *Daily Mail*. Debía tratarse de un aparato de construcción enteramente británica, lo cual por cierto no resultaba nada fácil, dada la dificultad para conseguir en Inglaterra todos los componentes. Sin embargo, gracias a la obstinación de Brabazon y a la habilidad de los Short, se construyó el aeroplano, denominado *Biplano 2*.
La actividad de Brabazon en el campo de la aviación tuvo finalmente su recompensa, cuando el Royal Aero Club le concedió el título de piloto (el número uno) que actualmente se halla expuesto en el Museo de la Ciencia, en Londres.



La actividad pública
Brabazon se alistó en el ejército tras el estallido de la guerra, en 1914, y de inmediato intentó ingresar en el Royal Flying Corps, de reciente creación, pero pese a sus esfuerzos, no consiguió enrolarse como piloto.
Después de la guerra, Brabazon continuó interesándose por la aeronáutica y obtuvo un escaño en el Parlamento, cargo que abandonó en 1927. En 1935, asumió la presidencia de la Royal Aeronautical Society.
Al inicio de la segunda guerra mundial fue nombrado ministro de Transportes y en mayo de 1941 transferido al Ministerio de la Producción aeronáutica. Más tarde dimitió a consecuencia de las polémicas que se suscitaron tras unas declaraciones suyas poco oportunas, pero no permaneció mucho tiempo fuera de la escena pública: en 1943, fue reclamado para presidir el denominado Comité Brabazon, cuyo objetivo consistía en programar el futuro de la aviación civil de la posguerra. Junto a la poco afortunada propuesta de adaptar para fines comerciales los aeroplanos militares existentes, el Comité Brabazon apoyó el diseño y la construcción de nuevos aviones, entre los cuales destacan el de Havilland Dove, el Airspeed Ambassador y el Bristol Brabazon, que recibió el nombre del pionero inglés, aunque nunca pasó de la fase de prototipo. Para planificar seriamente una actividad altamente especializada, en la cual triunfaron los estadounidenses gracias a su preparación tecnológica e industrial, Gran Bretaña habría debido contar con algo más que un aficionado.
Con el paso del tiempo, el espíritu juvenil y aventurero de Brabazon no le abandonó y continuó llevando a la práctica las más variadas iniciativas y actividades deportivas hasta el momento de su muerte, acaecida en mayo de 1964.


Fédération Aéronautique Internationale
British Empire

We the undersigned, recognised by the F.A.I. as the sporting authority in the British Empire certify that | Nous soussignés, pouvoir sportif reconnu par la F.A.I. pour l'Empire Britannique certifions que

J. T. C. Moore-Brabazon

Born at London on the 8 Feb. 1884,

having fulfilled all the conditions stipulated by the F.A.I. has been granted an | ayant rempli toutes les conditions imposées par la F.A.I. a été breveté

AVIATOR'S CERTIFICATE. | PILOTE - AVIATEUR

THE ROYAL AERO CLUB OF THE UNITED KINGDOM

Chairman

Secretary

Date 8 Mar 1910 No 1

J.T.C. Moore-Brabazon
(Signature of Holder)

El título de piloto nº 1, del Royal Aero Club, expedido a favor de Brabazon en 1910 (Science Museum, Londres).



A la izquierda: preparativos para el vuelo del Bristol Brabazon 1 (Brabazon, en primer término y con las manos en los bolsillos, habla con los periodistas mientras el personal de tierra engancha el prototipo a la barra de remolque). Abajo: primera plana del «Daily Telegraph» del 5 de septiembre de 1949, en la que se destaca el éxito de la prueba. El enorme aparato, llamado así en honor del pionero inglés, que como jefe del Comité Brabazon había decidido su construcción, tenía una envergadura de 70 m y estaba propulsado por ocho motores Bristol Centaurus de 2 525 hp. Sin embargo, fue superado con mucho por los cuatrimotores estadounidenses (Popperfoto; John Frost Newspaper Collection).

HARDEN'S CEYLON TEA

The Daily Telegraph and Morning Post 4 A.M.

No. 29,386 LONDON, MONDAY, SEPTEMBER 5, 1949 — Printed in LONDON and MANCHESTER — Price 1½d.

Vent-Axia for Better Air Conditions. Simplest form of controlled ventilation

CABINET WARNED ON DOLLAR CUTS

TREASURY FEARS RISE IN UNEMPLOYMENT

INDUSTRIES WOULD BE SHORT OF MATERIALS

DOUBTS ON CHANCELLOR'S IMPORT SAVING HOPES

BY A POLITICAL CORRESPONDENT

Treasury experts have given a warning that cuts in British dollar imports beyond the 25 per cent. reduction announced by Sir Stafford Cripps in the House of Commons on July 14 would result in an increase in unemployment and a general fall in living standards.

The experts have been studying ways and means by which the 25 per cent. saving could be made. Their report is being made available to Ministers.

It points out that while it might be possible to reduce dollar purchases by a quarter by obtaining imports from other sources, further cuts would mean a shortage of raw materials, which would cause unemployment in several industries. In some cases it is unlikely that other sources of supply can be found.

THE BRABAZON'S FIRST FLIGHT. — The world's largest civil aircraft, the Bristol Brabazon 1, coming in to land at Filton Airfield, Glos, yesterday, during her initial flying test. The 130-ton plane was in the air for 25 minutes and was piloted by Mr. A. J. Pegg (RIGHT), who signalled cheerfully from the control cabin before taking off. Another picture P5.

YUNNAN TROOPS REVOLT

NATIONALISTS GIVEN 48 HOURS TO LEAVE

FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT HONGKONG, Sunday.

Provincial troops of Gen. Lu Han, Governor of Yunnan, revolted against the Nationalists in Kunming, capital of the province bordering on Burma and Indo-China, and Central Government staff were given 48 hours to quit the province, reports reaching Hongkong last night said.

BRABAZON I FLIES FOR 25 MINUTES

PILOT'S SURPRISE DECISION

FROM OUR OWN CORRESPONDENT

BRISTOL, Sunday.

Britain's giant airliner, the 130-ton Brabazon I, the world's largest civil plane, made its maiden flight to-day. It was in the air for 25 minutes.

ARMED POLICE STOP ROBESON MEETING CLASH

EX-SOLDIERS' MARCH

FROM OUR OWN CORRESPONDENT NEW YORK, Sunday.

Elaborate police precautions to-day prevented rioting at Peekskill, 25 miles from New York, between Communists and anti-Communists at an open-air concert at which Paul Robeson, the pro-Communist Negro singer, appeared.

SEPTEMBER'S

SIR B. PAGET REPLIES TO LORD DAVIDSON

COLLEGE COULD GET FUNDS BY 1950

"MY POLICY IS UNCHANGED"

Gen. Sir Bernard Paget, Principal of Ashridge College, the non-party centre for adult education in citizenship, in a letter to Viscount Davidson, chairman of the governors, has denied allegations which were made by Lord Davidson at a Press conference on Friday.



Piloto de incursiones

Bob Braham fue uno de los más hábiles pilotos de la RAF, tanto en las incursiones diurnas como nocturnas

Cuando finalizó la segunda guerra mundial, John Randall Daniel Braham había sido condecorado con tres *Distinguished Flying Cross* convirtiéndose en el primer piloto que recibía estas triples condecoraciones. Más adelante le fue concedida la *Air Force Cross* y varias distinciones extranjeras, y fue reconocido como el piloto de la RAF con mayor número de victorias en las luchas nocturnas y en las incursiones diurnas.

Braham nació en Bath, Somerset, el 6 de abril de 1920; era hijo de un vicario y asistió a la Taunton Grammar School. Cuando acabó sus estudios, en 1936, consiguió un empleo como administrativo en la policía del condado de Lancashire, donde consideró la posibilidad de ingresar en el Servicio colonial Sin embargo, a finales de 1937, se decidió por un período determinado de enrolamiento en la RAF

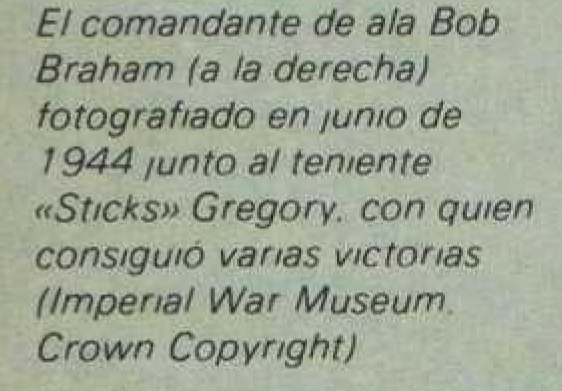
El «oficio» de piloto de caza nocturno

En septiembre de 1939, cuando estalló la guerra, cumplió su primer servicio con el 29° Squadron, equipado con cazas Blenheim En esta unidad, Braham aprendió lentamente el cometido de piloto de caza nocturno y, el 24 de agosto de 1940, finalmente, obtuvo su recompensa cuando derribó un Dornier Do 17 durante una incursión nocturna de la Luftwaffe sobre Humberside. Más adelante, en aquel mismo año, el escuadrón recibió los nuevos Beaufighter, pero hasta marzo de 1941 Braham no logró una segunda victoria, otro Dornier Do 17 que derribó el día 15. El piloto recibió su primera *Distinguished Flying Cross* , y el 8 de mayo destruyó un bombardero He 111.

Desde entonces, formó equipo con el sargento «Sticks» Gregory, su navegante y operador de radio, con quien obtendría muchos de sus éxitos. Más adelante, Gregory sería ascendido a oficial y recibiría la *Distinguished Service Order, la Distinguished Flying Cross* y *la Distinguished Flying Medal.* El nuevo equipo obtuvo excelentes resultados durante el resto de 1941, destruyendo aviones alemanes participantes en incursiones nocturnas en julio, un Ju 88 en septiembre, un Heinkel 111, otro Heinkel y un Ju 88 en octubre. Braham fue condecorado con una barra para su *Distinguished Flying Cross*, y Gregory recibió la *Distinguished Flying Medal.* Entonces, se les concedió a ambos un período de descanso en la OTU 51 (Operational Training Unit, unidad de entrenamiento operativo) de Caza nocturna, pero aun así Bob entró en acción y reclamó el derribo de un Do 217, el 6 de junio de 1942.

Al mes siguiente, Bob regresó a su antigua unidad con el grado de jefe de escuadrón, y el tándem Braham/Gregory abrió de nuevo su registro de victorias con otro Do 217 derribado sobre el Mar del Norte, el 8 de agosto. El día 24, con su oficial de vuelo «Jacko» Jacobs, Braham causó daños a un Ju 88 que volaba a baja cota; cuatro días más tarde tuvo más éxito cuando derribó un Ju 88, que cayó en el canal de la Mancha envuelto en llamas. Pocas horas después, en una segunda salida, alcanzó otro Junkers, pero el fuego enemigo incendió el motor de babor de su aparato, por lo que tuvo que realizar un aterrizaje forzoso. Poco tiempo después, Braham recibió su primera *Distinguished Service Order.*

El 19 de octubre, otra vez con Gregory, Braham dañó un Do 217 y, una semana después, con un nuevo



El comandante de ala Bob Braham (a la derecha) fotografiado en junio de 1944 junto al teniente «Sticks» Gregory, con quien consiguió varias victorias (Imperial War Museum, Crown Copyright)



Arriba: a finales de 1940, el 29° Squadron fue reequipado con Beaufighter; las primeras victorias de Braham con este tipo de aparato se produjeron en marzo de 1941 (Camera Press)

operador, provocó la caída en el mar de un Ju 88. «Sticks» y él cerraron el mes con otro Dornier derribado en alta mar, cerca de Kent. Al finalizar el año, Braham fue ascendido a comandante de escuadrón y asumió el mando del 141°, equipado también con Beaufighter.

Misiones de apoyo a bombarderos

Su primera victoria al mando de su nuevo escuadrón se produjo el 20 de enero de 1943, fecha en que derribó un Do 217. Más tarde el escuadrón fue trasladado a Predannock, en Cornwall, desde donde realizaba misiones de patrulla en el golfo de Vizcaya. En dos salidas diferentes, Braham reclamó haber alcanzado un U-boot e incendiado una lancha alemana. Poco después, fue condecorado con una segunda barra para su *Distinguished Flying Cross*. Más tarde, el 141° Squadron fue seleccionado para realizar misiones de apoyo a las incursiones nocturnas del Mando de Bombardeo, para lo cual la unidad fue trasladada a la base de Wittering. Muy pronto, Braham demostró su habilidad en este tipo de operaciones contra cazas enemigos nocturnos, destruyendo un Messerschmitt Bf 110 sobre el Zuider Zee el 14 de junio, al que siguió otro 110 el día 24. El 9 de agosto, derribó su tercer 110, y el día 17 abatió dos más. En septiembre destruyó un Dornier Do 217 y, el día 29 un sexto Bf 110, que representaba su vigésima victoria. Por todas estas acciones, al mes siguiente, recibió una barra para su *Distinguished Service Order*.
Luego fue apartado del servicio activo para asistir al Army Staff College (Escuela de Estado Mayor del Ejército) y, en febrero de 1944, fue nombrado comandante de ala (operaciones nocturnas) del cuartel general del 2° Group. Sólo le estaba permitido participar en un número muy restringido de operaciones, pero para entonces contaba con un nuevo avión: el versátil Mosquito, con el que en sólo seis salidas, durante el período comprendido entre marzo y abril, se anotó siete victorias, entre ellas, un He 117. El 12 de marzo, Braham tuvo que regresar a la base con el motor de estribor averiado, que había resultado alcanzado por las defensas antiaéreas de tierra. En abril, durante dos misiones consecutivas sobre Dinamarca, el aviador reclamó dos derribos en cada una de ellas, con lo que había igualado en número de victorias a Johnnie Johnson, piloto de caza diurna, que también contaba con 27 derribos en su haber; ambos eran los pilotos en activo de la RAF con mayor número de victorias.

Incursiones sobre Dinamarca

El 6 de mayo, durante una incursión sobre Dinamarca, Braham obtuvo una nueva victoria, cuando derribó un Ju 88 cerca de Roskilde, al oeste de Copenhague. Al piloto británico, cada vez le resultaba más difícil intervenir directamente en estas misiones, ya que su inmediato superior, Basil Embry, insistía en que Braham debía contar con su aprobación personal para cada salida; pero el 12 de mayo, Braham, sin la mencionada aprobación, salió en su avión y, cerca de Jutlandia, avistó un Fw 190, al que comenzó a perseguir. De repente, apareció un segundo caza alemán, un Bf 109, que se lanzó en picado desde atrás. El navegante de Braham lo avistó a tiempo, pero, cuando efectuaba el viraje para ponerse frente a él, el Mosquito fue alcanzado, mientras el 109 ganaba altura y se alejaba. Braham decidió entonces dar caza al Focke Wulf, que todavía era visible a una milla de distancia, pero a una cota mucho más baja. Lentamente, Braham fue acortando distancias, y cuando se hallaba a unos 500 metros del enemigo, abrió fuego. El Fw 190 resultó alcanzado y Braham disparó de nuevo, arrancando trozos de la cola del avión enemigo. El piloto alemán viró para enfrentarse al Mosquito pero, en el intercambio de fuego, el 190 se llevó la peor parte y acabó estrellándose en el lecho de un río. Pero el Mosquito tampoco resultó indemne y tuvo que realizar un amaraje forzoso sobre las aguas del Mar del Norte, donde fue rescatado por una barca de pesca. Con desacuerdo del superior de Braham, el aviador recibió una segunda barra para su *Distinguished Service Order* y fue retirado del servicio activo.
Hasta el 6 de junio, el día D, a Braham no se le permitió que volara, y tan sólo para que realizara unas pocas salidas en apoyo de las tropas aliadas, en la cabeza de puente de Normandía; sin embargo, Braham se las ingenió para efectuar una serie de incursiones. El 16 de junio no encontró aviones sobre Dinamarca, pero atacó tres camiones y un tren. Nueve días más tarde, realizó su última misión de vuelo, también sobre Dinamarca, con el teniente Don Walsh, australiano, como navegante. La incursión se desarrolló sin incidentes, pero cuando regresaban, el Mosquito fue atacado por dos Fw 190 cerca de la costa danesa. Un piloto de la JG 1, Robert Spreckels, que cuando acabó la guerra contabilizaba 21 victorias, consiguió derribar el avión británico. Braham estrelló su aeroplano en llamas mientras intentaba un aterrizaje forzoso, pero tanto él como Walsh resultaron ilesos y fueron hechos prisioneros. Confinados en el famoso Stalag Luft III en Sagan, permanecieron allí varios meses antes de que el avance de las tropas rusas obligara un traslado a Bremen. Finalmente el 2 de mayo de 1945, Braham fue liberado por la vanguardia de la 11ª División Acorazada.
En marzo de 1946, Braham dejó la RAF e ingresó en el Servicio Colonial, pero el atractivo del vuelo resultaba demasiado poderoso y muy pronto se enfundó de nuevo el uniforme. En 1952, se retiró definitivamente de la RAF y emigró a Canadá, donde ingresó en la Royal Canadian Air Force con el grado de comandante de escuadrón, al mando del 432° Squadron, equipado con cazas todo tiempo CF-100. Más adelante fue enviado a París, con un destino en el SHAPE (cuartel general de las fuerzas aliadas en Europa), donde se encontró con Robert Spreckels, el hombre que le había derribado en 1944. En 1961, publicó su autobiografía. Murió en febrero de 1974.

Campeón de la aviación civil

Como director de Aviación Civil, en los años veinte, Sefton Brancker alentó el desarrollo de los vuelos privados en Gran Bretaña

Si la aviación comercial en Gran Bretaña —especialmente el sector privado—, tiene una deuda con algún hombre, se trata sin duda sir William Sefton Brancker, quien en sus ocho años como director de Aviación Civil se dedicó incansablemente a la promoción de los servicios aéreos regulares y de los vuelos de placer para el gran público.

Nacido en 1877, Brancker inició su carrera en el Ejército, en las filas de la Real Artillería, donde prestó servicios hasta que fue herido durante la guerra de los Bóers. En 1910 se encontraba en Calcuta, donde, por una feliz casualidad, coincidió con Henri Jullerot, piloto jefe de la Bristol Aeroplane Company, que había llegado para hacer una exhibición con los Bristol Boxkite, los primeros aviones que se vieron en la India. Después de algunas demostraciones en el hipódromo de Calcuta, Jullerot voló a Aurangabad para tomar parte en unas maniobras militares, y Brancker fue designado para acompañarle. Tras haber volado —y haberse estrellado— con Jullerot, Brancker decidió emprender la carrera de la aviación.

De regreso a Inglaterra, en 1913, Brancker fue a Brooklands para obtener su licencia de piloto, y cuando estalló la primera guerra mundial, fue nombrado director delegado de Aeronáutica Militar. En 1917 fue designado director de la División del Oriente Medio del Royal Flying Corps (RFC). Cuando en 1918 el RFC se convirtió en la Royal Air Force (RAF), Brancker, que por entonces ostentaba la graduación de mayor general, pasó a ser director general de Equipamiento y de Personal. En 1919, el rey Jorge V le concedió el título de caballero.

Promotor de la aviación popular

Aquel mismo año, Brancker se retiró de la RAF con el grado de vicemariscal del Aire e ingresó en la Air Transport & Travel Limited, donde se dedicó a organizar el primer servicio comercial de pasajeros entre Londres y París, inaugurado el 25 de agosto de 1919. Su inamovible creencia en el futuro del transporte aéreo fue recompensada en febrero de 1922, cuando el ministro del Aire lo nombró director de Aviación Civil, puesto en el cual destacaría como campeón de la aviación popular.

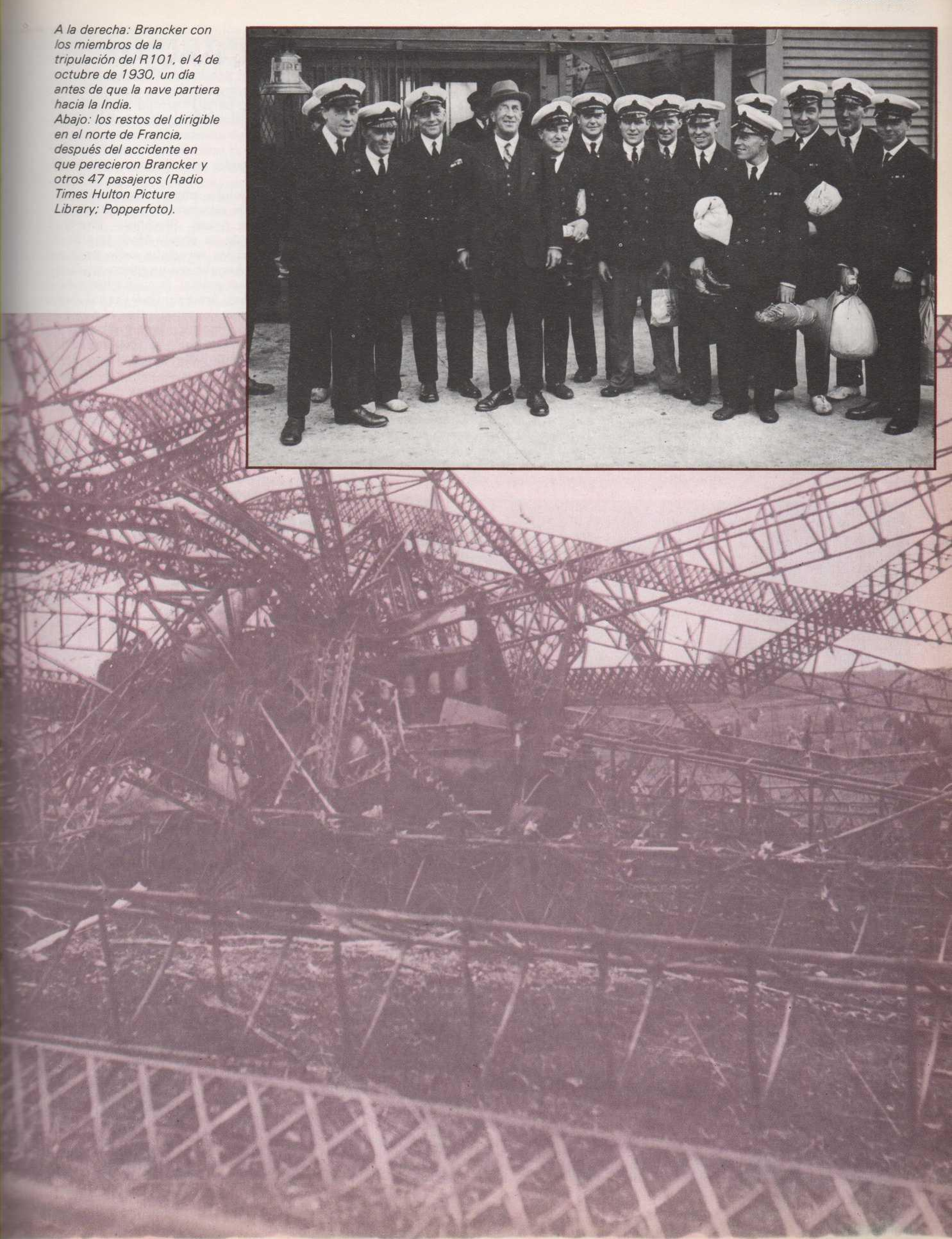
Brancker no era un mero burócrata atado a su escritorio. Creía en la práctica de lo que predicaba, es decir, en el vuelo, y muy pronto el rostro y el monóculo del «general» se convirtieron en un espectáculo familiar en las reuniones aeronáuticas de todo el país. Después de asistir a las competiciones de veleros a motor efectuadas en Lympne en 1923, Brancker puso en juego toda su influencia sobre el ministerio para conseguir que se otorgara un premio de 3 000 libras destinado a otra competición, en el mismo sitio y al año siguiente, que tendría por objeto hallar un biplaza ligero, barato y adecuado para las actividades de los aeroclubs. En su opinión, este tipo de clubs contribuiría en gran manera a la atracción de la aeronáutica sobre la gente común.

Durante algún tiempo, Brancker estudió detenidamente la idea de ofrecer un apoyo financiero para la fundación de aeroclubs, de forma que toda Gran Bretaña estuviera «orientada hacia el aire». Logró la aprobación inicial del ministerio para su idea, con la condición de que pudiera contarse con un aeroplano práctico y barato, cuyo motor debía tener un peso máximo de 77 kg, requisito este cuyas razones sólo conocerían las autoridades del ministerio.

Ningún aparato de tales características figuró entre los 19 competidores de las pruebas de Lympne, pero, el 22 de febrero de 1925 el capitán Geoffrey de Havilland hizo volar su Moth, que se ajustaba exactamen-



Brancker (a la derecha) con Alan Cobham y su mecánico después de batir el récord de distancia (27 360 km) en un viaje de ida y vuelta entre Londres y Rangún, con un DH 50 (Popperfoto).



A la derecha: Brancker con los miembros de la tripulación del R101, el 4 de octubre de 1930, un día antes de que la nave partiera hacia la India.
Abajo: los restos del dirigible en el norte de Francia, después del accidente en que perecieron Brancker y otros 47 pasajeros (Radio Times Hulton Picture Library; Popperfoto).

Sir William Sefton Brancker, con el uniforme de vicemariscal del Aire de la Royal Air Force. Tras retirarse del servicio en 1919, ingresó en la empresa Air Transport & Travel; en 1922 fue nombrado director de Aviación Civil (Radio Times Hulton Picture Library).



te a los rasgos deseados, excepto por el motor Cirrus de 60 hp, que excedía en 45 kg el arbitrario peso máximo fijado por el ministerio. Brancker no se dio por vencido y, llevado por su confianza en el Moth, voló con Alan Cobham (a quien había acompañado recientemente en una travesía de ida y vuelta entre Londres y Rangún, en un DH 50, cubriendo una distancia récord de 27 360 km) de Cardington a Leicester en el prototipo, antes de que el personal técnico del ministerio del Aire le concediera el certificado de aptitud para el vuelo.

Apoyo a los aeroclubs

En el ministerio comenzaron las deliberaciones, y Brancker empezó a impacientarse. «De nada sirve reunirse para hablar como las viejas —dijo— lo único que hay que hacer es volar.» Su atrevimiento fue recompensado con un permiso oficial para suministrar Moth a 10 aeroclubs seleccionados. Cada uno recibiría dos ejemplares, un motor de recambio y equipamiento por un valor total no superior a las 2 000 libras (un Moth costaba alrededor de 795), junto con un préstamo de 1 000 libras para cubrir los gastos del primer año y 10 libras por cada licencia concedida. Además, el ministerio aceptó correr con la mitad del coste de cada avión que se perdiese. Los clubs, por su parte, debían comprometerse a alcanzar la independencia económica en el plazo máximo de dos años. Todo ello dio un impresionante estímulo a la aviación popular en Inglaterra. Gracias a Brancker, los aeroclubs subvencionados podían ofrecer cursos de instrucción por parejas a sólo 30 chelines la hora, vuelos en solitario por una libra y un curso completo para obtener la licencia «A», el certificado básico para el piloto privado, por un precio de 20 libras. Como es lógico, los clubs experimentaron una gran afluencia de alumnos y, cuando en 1939 estalló la guerra, habían salido de ellos unos 5 000 pilotos cualificados, muchos de los cuales se unieron a la reserva voluntaria de la RAF, aunque el servicio militar no fue nunca una condición para poder inscribirse en los cursos subvencionados.

Una vez que los aeroclubs empezaron a funcionar, Brancker se dedicó a recorrer los aeródromos, a los mandos de Avro Avian, Blackburn Bluebird, Westland Widgeon y de su propio Moth (matrícula G-EDCA), y visitando los aeroclubs «sólo para ver cómo van las cosas». Aunque era un piloto prudente, su habilidad no era excepcional, lo cual a menudo le hacía objeto de muchas bromas. Una vez, al llegar como pasajero a una reunión aeronáutica, el piloto de su avión efectuó un pésimo aterrizaje justo frente a los anfitriones, reunidos para recibirle. Cuando el avión se detuvo, quienes les acompañaban lo oyeron comentar con fastidio: «Ahora dirán que yo tuve la culpa de esto».

Brancker era incansable en sus esfuerzos por extender la «buena nueva» del vuelo: hablaba por radio, alentaba a las autoridades locales para que construyeran más aeródromos y asistía a numerosas cenas de gala, en las cuales solía divertir a los otros invitados fingiendo que se comía su monóculo. Poco le importaban las normas o las reglamentaciones inútiles, e hizo todo lo que pudo para que sus clubs continuaran funcionando. Cuando una joven mecanógrafa londinense acudió a él con el inverosímil proyecto de volar en solitario desde Inglaterra a Australia, Brancker le presentó a lord Wakefield, quien pagó la mitad de un Moth de segunda mano. El nombre de la muchacha era Amy Johnson, y cuando regresó victoriosa a Croydon, Brancker estaba allí para felicitarla, como siempre sucedía en las grandes ocasiones.

Muerte en el R101

Irónicamente, su otra gran pasión — la explotación comercial de las naves voladoras más ligeras que el aire— fue la causante de su muerte.

Cuando en mayo de 1924 llegó al poder el primer gobierno laborista, encabezado por Ramsay MacDonald, se decidió evaluar dos dirigibles destinados a prestar servicios de transporte de pasajeros en el ámbito del Imperio. Uno de ellos, el R100, fue construido por Vickers y el otro, el R101, fue el resultado de los trabajos efectuados en Cardington por un equipo del ministerio del Aire. En 1930, cuando por fin estuvo terminado el R101, con gran retraso, resultó adolecer de falta de potencia, peso excesivo y una gran inestabilidad. Sin embargo, el ministro del Aire, lord Thompson de Cardington, estaba empeñado en que la nave efectuara un vuelo a la India, al que había rodeado de gran publicidad.

De esta forma, en la tarde del 5 de octubre de 1930, sir Sefton Brancker, Lord Thompson, y su criado, 51 pasajeros y la tripulación subieron a bordo del R101 y partieron en dirección a la India. Tras siete horas de vuelo y habiendo recorrido poco más de 300 km, en una noche terriblemente tormentosa, el R101 se estrelló en un bosque cercano a Beauvais, en el norte de Francia. Brancker y otras 47 personas murieron de forma trágica e innecesaria.

Al alba, un solitario de Havilland Gypsy Moth voló en rasante sobre el grotesco y retorcido esqueleto de la nave, saludó moviendo sus alas y se alejó hacia el sur, en la primera etapa del primer vuelo en solitario hacia Darwin. Fue una emocionante y adecuada despedida para el amigo más auténtico, y tal vez el único, que la aviación popular haya tenido nunca en las altas esferas políticas de Gran Bretaña.

De Inglaterra a Sudáfrica

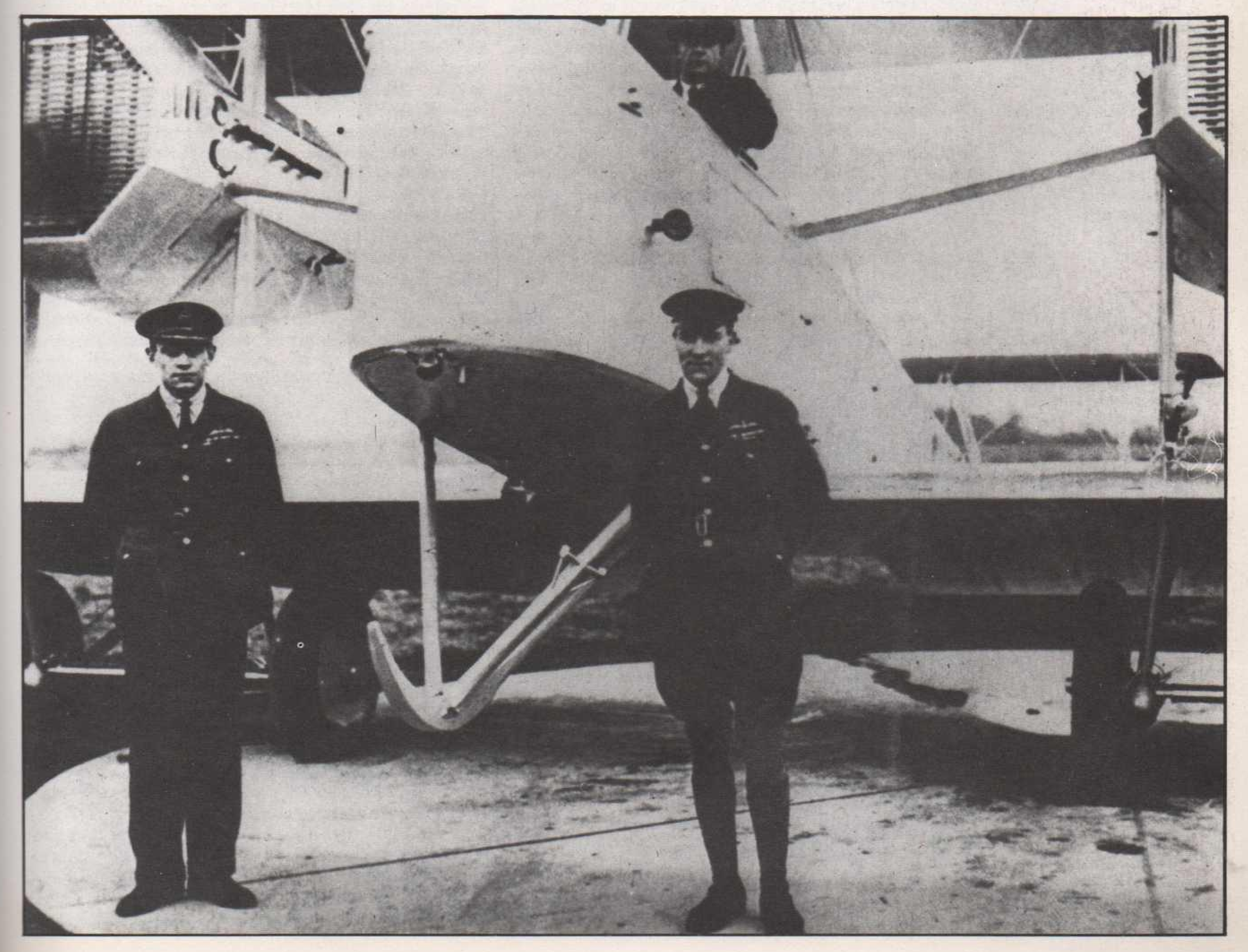
En 1920, los sudafricanos Brand y Van Ryneveld realizaron el primer vuelo de Inglaterra a Ciudad de El Cabo

Christopher Joseph Quintin Brand y Helperus Andrias van Ryneveld, dos sudafricanos, unieron sus fuerzas en 1920 para intentar el primer vuelo de Inglaterra a Ciudad de El Cabo. Ambos eran ya aviadores famosos antes de la realización de esta épica hazaña, puesto que se habían distinguido durante la primera guerra mundial como excelentes pilotos de caza y los dos continuaron brillantemente su carrera en los años que siguieron a la finalización del conflicto.

«Flossie» Brand nació en Ciudad de El Cabo el 25 de mayo de 1893 y estudió en Johannesburgo. En 1913, cuando tenía 20 años, se alistó en el Ejército sudafricano; en 1916 pidió el traslado al Royal Flying Corps y pasó a Gran Bretaña. Después de obtener sus alas de piloto fue enviado a Francia, donde se incorporó al 1er Squadron que utilizaba Nieuport Scout. Destruyó su primer avión alemán, un Roland CII, el 4 de marzo de 1917. Nueve días después derribó un biplaza LVG, seguido de un monoplaza Albatros DIII, que cayó en barrena, fuera de control. A principios de abril incendió un globo de observación alemán. El día 30 destruyó un Albatros tipo C y el 1 de mayo obtuvo su sexta victoria en combate a expensas de otro Albatros demostrando con estas hazañas que era un piloto de gran porvenir.

Una hoja de servicios distinguida

Cuando volvió a Inglaterra se le concedió la *Military Cross* (Cruz Militar) y fue nombrado jefe de una patrulla del 112° Squadron (Defensa Metropolitana); del que llegó a ser comandante. El 19 de mayo de 1918 destruyó un bombardero nocturno Gotha y tiempo después, ese mismo año, se le dio el mando del primer escuadrón de caza nocturna que operó en Francia, el n° 151, que equipaba Sopwith Camel. Efectuó muchas salidas nocturnas en tiempos en que los pilotos carecían de las ayudas que ahora son esenciales para la interceptación nocturna y derribó tres bombarderos alemanes, compartiendo la destrucción de un cuarto. Los tres primeros aparatos eran un Gotha, un DFW y un AEG y el último un enorme Friedrichshafen GIII. Se le concedieron tanto la *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio), como la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo) y cuando terminó la guerra tenía en su cuenta personal 11 victorias en combate.



Brand y Van Ryneveld junto al Vickers Vimy en el que partieron rumbo a Sudáfrica desde Brooklands, Surrey, el 4 de febrero de 1920 (SADF).





Arriba: el Silver Queen, *segundo Vimy usado en el vuelo hacia El Cabo, fotografiado en Rhodesia del Norte. Abajo: el mismo avión después de estrellarse en Bulawayo. Brand y Van Ryneveld siguieron viaje en un bombardero DH 9 (SAAF Museum).*

Al finalizar la guerra, Brand quedó incorporado a la RAF con el grado de teniente; a finales de 1919, cuando ostentaba la graduación de jefe de escuadrón, se asoció con el también piloto Helperus Andrias Van Ryneveld para realizar el primer vuelo a Ciudad de El Cabo, que tendría lugar al año siguiente.

Van Ryneveld, a quien apodaban Pierre, nació en el Estado Libre de Orange el 2 de mayo de 1891. Estudió en el Grey University College de África del Sur, donde obtuvo el título de licenciado en Letras; después se trasladó a Londres, donde se matriculó en el Imperial College of Science y obtuvo una licenciatura en Ciencias. Cuando comenzó la guerra se alistó en el 7º Regimiento de North Lancashire, pero después decidió que volar era más atractivo y pasó al Royal Flying Corps en julio siguiente. Al principio sirvió en Inglaterra, en el marco de la Defensa Metropolitana contra dirigibles, pero luego, fue enviado a Egipto para luchar contra los senussi y más tarde combatió contra los turcos en Palestina. Durante un bombardeo contra posiciones turcas en El Arish, el 18 de junio de 1916, su motor fue alcanzado y se vio obligado a aterrizar en la costa, con tanta fortuna que resultó indemne. En esta misión no había volado en su BE 2c, con un observador. Cuando el capitán S. Grant Dalton avistó al sudafricano, aterrizó, lo recogió y volvió a levantar vuelo para recorrer los 145 km que los separaban de El Qantara con Van Ryneveld situado en el asiento del observador junto con el teniente D.K. Paris. Tras de otras misiones en Salónica contra los búlgaros, volvió a Gran Bretaña condecorado con la Cruz Militar y la Orden del Nilo y, al igual que su compatriota Brand, pasó a comandar una unidad de la Defensa Metropolitana, el 78º Squadron.

En abril de 1917 se le encomendó el mando del 45º Squadron, destacado en Francia y equipado con Sopwith 1½ Strutter, aunque como a otros comandantes de la época, no se le permitía efectuar salidas ofensivas. Aun así, mostró su gran fuerza de carácter, trasladándose con frecuencia a la primera línea para ver a sus hombres en acción al otro lado del frente. En julio, cuando su unidad fue equipada con Sopwith Camel, despegó cuatro veces para atacar a biplazas de reconocimiento enemigos que volaban sobre el lado anglofrancés del frente. En la cuarta ocasión se acercaba a su adversario cuando el artillero de cola enemigo le lanzó una ráfaga que alojó cuatro balas en su pecho, todas a un par de centímetros del corazón; una quinta le rozó la sien. A pesar de estas graves heridas, logró aterrizar con su Camel. A finales del año había vuelto a Francia, esta vez al mando de la 11ª Ala del Royal Flying Corps y con la *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio) junto a la Cruz militar.

En 1919, siendo teniente coronel, fue destinado a Colonia, y designado responsable de los aviones enemigos capturados. El general Smuts, nuevo primer ministro sudafricano, pidió entonces a Van Ryneveld que volviera al país para organizar la recién creada Fuerza Aérea Sudafricana. Fue entonces cuando se asoció con Brand para realizar el vuelo a El Cabo.

El vuelo africano

El coronel Van Ryneveld y el jefe de Squadron Brand obtuvieron un Vikers Vimy —similar al aparato transatlántico de Alcock y Brown— para su intento de llegar a El Cabo y complementaron sus preparativos a principios de febrero de 1920. Despegaron de Brooklands el día 4, decididos a ser los primeros en cubrir la larga distancia hasta el extremo sur de África. Los dos sudafricanos llegaron a Egipto, cruzando el Mediterráneo en once horas, desde Tarento, Italia, hasta Derna, en Libia, sin realizar escalas y en muy malas condiciones atmosféricas, pero se estrellaron cuando se vieron obligados a efectuar un aterrizaje forzoso en Wadi Halfa. El gobierno sudafricano proporcionó a los pilotos un segundo Vimy, en el que pudieron continuar hacia el sur, once días más tarde, pero volvieron a sufrir otro accidente cuando se estrellaron en Bulawayo, Rhodesia del Sur, el 6 de marzo. En esta ocasión los dos pilotos obtuvieron un aparato de excepción: un bombardero DH 9 excedente de guerra, en el que prosiguieron su vuelo el 17 de marzo. Tres días más tarde aterrizaron en el aeropuerto de Wynberg, en Ciudad de El Cabo.

Altos mandos

El haber sido los primeros en llegar a El Cabo, valió a Brand y Van Ryneveld 5 000 libras de premio y el título de caballeros, otorgado por Jorge V. Después de su épico vuelo, Brand volvió a la RAF, ostentando el mando del 56º Squadron entre 1923 y 1925. En 1932 fue destinado al servicio del gobierno egipcio como director general de Aviación. Fue nombrado jefe de Group en 1936 y en 1940, como mariscal del Aire estuvo al mando del 10º Group del Mando de Caza durante la Batalla de Inglaterra. Se retiró en 1943, se fue a vivir a Rhodesia y murió el 9 de marzo de 1968 en Umtali.

Van Ryneveld volvió a la SAAF y en 1922, cuando los mineros de oro del Rand iniciaron una revuelta, la Fuerza Aérea intervino en ayuda de la policía. El 10 de marzo Van Ryneveld recibió la orden de realizar un reconocimiento de la zona dominada por los huelguistas. Con el teniente John Danial como observador, voló hasta el campamento de los mineros en Benoni y fue recibido con una salva de armas cortas; los disparos hicieron impacto en una tubería de gasolina y dañaron el radiador y el mando del timón. Aterrizó cerca de la estación del ferrocarril y, cubierto por la ametralladora de cola de Danial, pidió ayuda por teléfono, teniendo que esconderse detrás del mostrador del jefe de estación cuando algunos huelguistas se acercaron a las inmediaciones de la estación ferroviaria. Van Ryneveld continuó actuando contra los huelguistas hasta julio, cuando acabó la revuelta.

Continuó sirviendo en la SAAF y llegó a jefe de Estado Mayor en mayo de 1933, con el grado de brigadier general. Conservó su cargo durante la segunda guerra mundial y se retiró de la SAAF en mayo de 1949. Murió en Sudáfrica en 1971.

El cazador del "seis doble"

José María Bravo, un estudiante cuando estalló la guerra civil española, se convirtió en uno de los más destacados cazadores republicanos

Cuando estalló la guerra civil española, en julio de 1936, José María Bravo Fernández era un joven estudiante de ingeniero de Caminos. El gobierno constitucional consciente de la escasez de personal cualificado que asolaba a la Aviación Militar de la República, convocó un curso de pilotos, y Bravo, aunque sólo contaba 19 años de edad, no dudó un instante y se inscribió en él; se iniciaba así una larga carrera que le conduciría a convertirse en uno de los jefes más capacitados de la caza republicana.
Pero por esas fechas la República carecía de escuelas, material de vuelo y personal instructor suficiente para formar al gran número de pilotos que se precisaban para una lucha como la que se avecinaba. La solución inmediata consistió en enviar a los alumnos al extranjero, primero a Francia y después a la URSS.
Bravo formó parte de la primera promoción de 200 pilotos que recibiría sus enseñanzas en la escuela de Kirovabad, en la República Socialista Soviética de Azerbaiján.
En mayo de 1937 regresó a España con el título de piloto de caza, siendo uno de los pocos aviadores españoles que lucharon encuadrados en unidades soviéticas durante la batalla de Brunete. Ya desde su bautismo de fuego puso de relieve su habilidad y maestría, cualidades que continuó demostrando poco después en la batalla de Belchite, cuando ya era jefe de patrulla en la 3.ª Escuadrilla de Moscas que todavía mandaba Boris Smirnov, alias "Pligunov". La escuadrilla, que tenía su base en Caspe realizó repetidas salidas sobre los cielos de Belchite, Teruel, en cuyas acciones Bravo continuó dando pruebas de sus excelentes cualidades como piloto, y sobre todo, de sus destacadas cualidades de mando que hicieron que en marzo de 1938 fuera nombrado jefe de la escuadrilla. José María Bravo, que ya poseía un buen palmarés de derribos, fue trasladado al frente de los *castigados* Polikarpov I-16 tipo 6 de la 5.ª Escuadrilla, en la costa levantina, donde se dedicó a la reestructuración, entrenamiento y puesta a punto de la unidad, para volver poco después al combate. En aquel tiempo en su escuadrilla figuraban pilotos que pasarían a las páginas gloriosas de los cazadores republicanos: Tarazona, Alarcón, Toquero, Fierro, Sirvent y Beltrán.
En mayo de 1938, junto a otros destacados aviadores, fue ascendido a capitán por méritos de guerra y efectuó su primer servicio al mando de la 3.ª Escuadrilla: la protección del puerto de Alicante. Desde su base en Sagunto, la unidad de Bravo soportó la embestida nacionalista sobre Castellón y poco después se vio envuelta de lleno en la batalla del Ebro. Primero desde El Vendrell y luego desde Pla de Cabra, Bravo y sus compañeros actuaron incansablemente contra la superior caza nacionalista e incluso realizaron misiones de ametrallamiento para las que sus I-16 no eran los aparatos adecuados.
En estos duros combates la 3.ª Escuadrilla se adjudicó la mayoría de los derribos y concretamente Bravo se apuntó diez de ellos.
En septiembre, fracasada la última ofensiva importante del Ejército Popular, Bravo fue nombrado segundo jefe del Grupo 21 de cazas Moscas. A finales de año se trasladó junto con Zarauza a París, donde trataron de gestionar la reapertura de la frontera francesa para que pasara a España el material de guerra que se amontonaba en el vecino país, casi al alcance de las necesitadas fuerzas republicanas. Sólo obtuvieron promesas y adquirieron un "rapidísimo monoplano estadounidense" del que nunca se supo nada más. De vuelta en el combate, Bravo participó hasta el final de la agonía de las FARE, y consiguió escapar desde Vilajuiga con uno de los últimos I-16 que resultaron indemnes al ataque por sorpresa que efectuaron el 5 de febrero de 1939 los Fiat y Bf 109 de la aviación nacionalista. Poco después, en Figueras, se repitió la situación y Bravo pasó con su Mosca a Francia.
Desde allí y ante el cariz que tomaba la "asistencia" francesa para los republicanos españoles pasó a la URSS donde como piloto de caza participó en la segunda guerra mundial. En 1960 regresó a España.



José María Bravo, delante de su avión, un I-16 tipo 10, recibe las atenciones del barbero. En la deriva del CM 193 se puede apreciar claramente la insignia personal de Bravo, el "seis doble", insignia que conservaría en este caza Francisco Tarazona, su sucesor al mando de la 3.ª Escuadrilla (Archivo J.A. Guerrero).

Broady, el joven vicemariscal

Durante la segunda guerra mundial, Harry Broadhurst, un excelente jefe de escuadrón, se convirtió en el vicemariscal del Aire más joven de la RAF

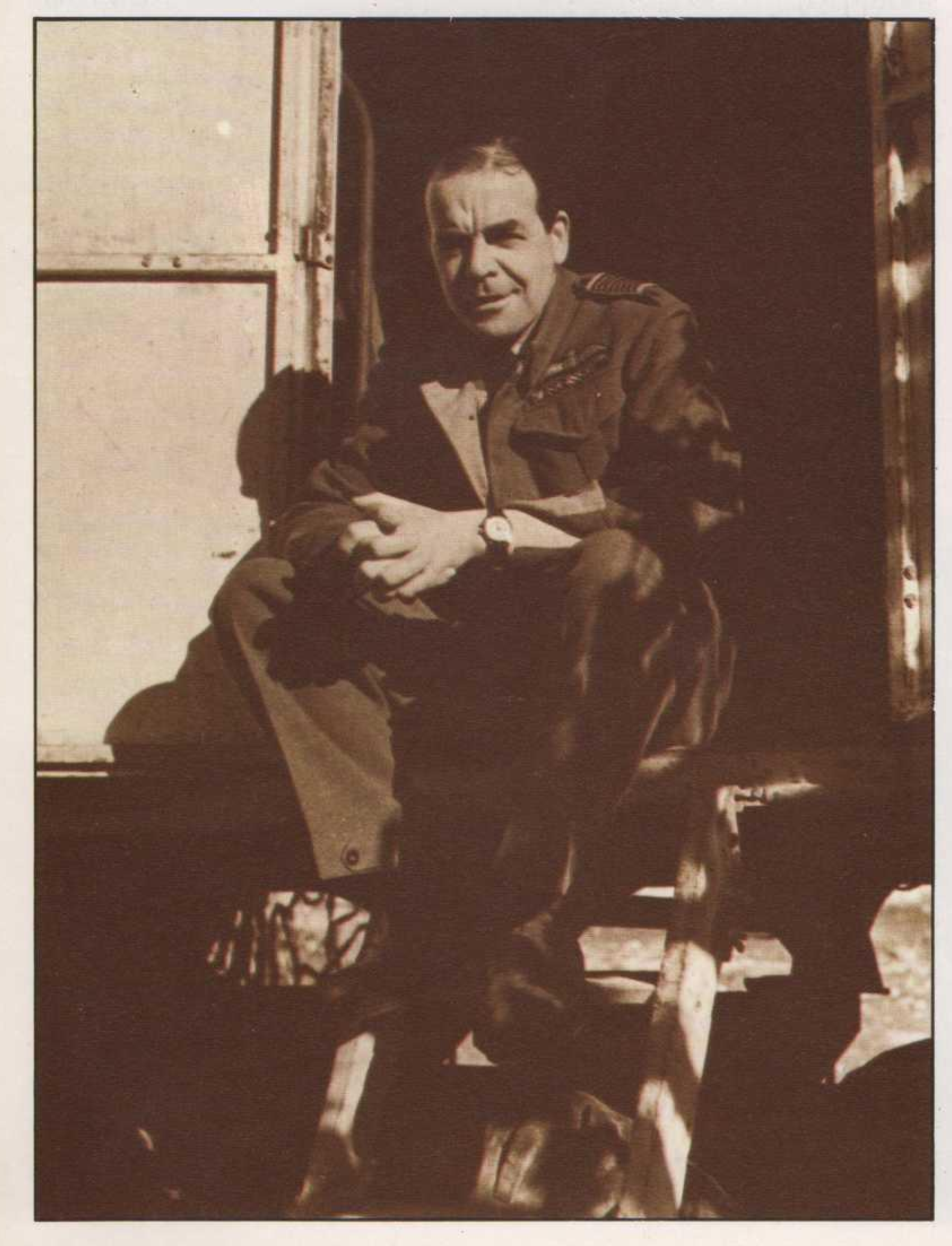
En septiembre de 1942, Broadhurst fue destinado a la Desert Air Force como segundo oficial del Estado Mayor del Aire, cargo que asumió poco después de ser ascendido a vicemariscal del Aire. En la foto aparece en el cuartel general libio de las Fuerzas Aéreas (Crown Copyright; Imperial War Museum).

As de caza a los 35 años; el vicemariscal del Aire más joven de la RAF a los 38, nombrado caballero a los 40... Esas son tres de las más destacadas gestas de uno de los pilotos más dinámicos y admirados de Gran Bretaña, Harry Broadhurst.

Nacido en Frimley, Surrey, el 28 de octubre de 1905, recibió su despacho de oficial de la RAF en 1926 y prestó servicio en la frontera noroeste de la India con el 11° Squadron. En 1931 fue citado en la orden del día en varias ocasiones por sus servicios en la frontera, donde se había destacado por su capacidad como piloto y jefe. De regreso en Inglaterra, sirvió en el 41° Squadron, con el que se hizo famoso por sus exhibiciones de acrobacia aérea en solitario en el Hendon Air Pageants anual, en especial cuando dirigía a su grupo acrobático con los aviones atados entre sí durante la prueba. Por tres veces consecutivas se adjudicó el trofeo Sassoon de tiro aire-aire y en 1936 recibió la *Air Force Cross* (cruz de la Fuerza aérea).

Cuando en junio de 1937, fue ascendido a comandante ya se había diplomado en la Escuela de Estado Mayor de la RAF. Dos años después, se le confió el mando del 111° Squadron, la primera unidad que utilizó los cazas Hawker Hurricane. Cuando estalló la guerra, Broadhurst había conseguido que su escuadrón alcanzara un elevado nivel de eficacia, por lo que no es extraño que fuese el comandante del 111° Squadron quien derribara el primer avión enemigo de la unidad, en la segunda guerra mundial. A las 8.00 del 29 de noviembre de 1939, Broadhurst despegó desde su base de Acklington (Northumberland), con mal tiempo para interceptar a un avión alemán. A trece kilómetros al este de Alnwick, cuando trataba de eliminar el hielo que se había acumulado en su parabrisas, avistó un Heinkel He 111 que se hallaba a unos 150 metros por encima de su aparato. Cuando se acercó al bombardero, éste descendió en picado pero Broadhurst lo persiguió y le disparó desde atrás, intercambiando disparos con el puesto de tiro ventral del avión alemán; por último, alcanzado mortalmente, el Heinkel realizó un giro sobre sí mismo, entró en barrena y se precipitó al mar.





El ala de Hornchurch

Broadhurst fue ascendido a comandante de ala en funciones y enviado a Francia. Después de la evacuación de Dunkerque se le encomendó el mando de la base de Wittering. Durante la Batalla de Inglaterra participó en todas las misiones que le fue posible, alentando a sus pilotos desde el aire en lugar de hacerlo desde la seguridad de la tierra. En diciembre, como capitán de grupo, se hizo cargo de la base de Hornchurch, en la que por su rango y puesto no tenía por qué volar en misiones operativas, pero este no era el carácter de «Broady». El 25 de febrero de 1941, mientras volaba con el 611° Squadron sobre Dunkerque abatió a un Messerschmitt Bf 109, que cayó envuelto en llamas, y reclamó otro derribo como «probable». El 5 de marzo, con esa misma unidad, posiblemente, destruyó otro Bf 109, al este de Le Touquet, e hizo pedazos un segundo.

Esos combates sólo sirvieron para «abrirle el apetito» y cuando en el verano de 1941 se iniciaron en el norte de Francia las operaciones de caza libre y «circus», Broadhurst dirigía con frecuencia su ala, o volaba conjuntamente con sus escuadrones. El 17 de junio, cuando volaba con el 54° Squadron sobre el cabo Gris Nez, el ala se enfrentó con unos Messerschmitt y Broadhurst destruyó uno y averió otro. Cuatro días más tarde, esta vez con el 611° Squadron, durante una operación de caza libre entre St. Omer y Calais, derribó dos Bf 109 y tres días más tarde, sobre Gravelines, causó daños a otros dos más. Al día siguiente, el ala de Hornchurch proporcionó apoyo en una operación «circus» y el comandante de la base reclamó dos derribos de Bf 109 como «probables».

En julio, Broadhurst participó en varios encuentros con el 54° Squadron. El día 3, cerca de Hazebrouck, alcanzó un Bf 109, que se incendió pero lo perdió mientras se precipitaba contra el suelo. Rápidamente, se pegó a otro Messerschmitt y disparando desde una distancia de unos 250 metros le arrancó el ala de estribor. Al día siguiente, sobre Bethune, cuando los pilotos de Hornchurch volaban como ala de apoyo entablaron combate con varios Bf 109 y Broadhurst derribó dos más. En la mañana del 7 de julio, sobre Gravelines, repitió la actuación y alcanzó a un tercer avión, aunque esta vez su Spitfire fue alcanzado y dañado por el fuego de la artillería y Broady resultó

herido levemente por el efecto de fragmentos de metralla. Cuando regresó a la base, tuvo que aterrizar sobre la sección ventral del fuselaje de su aparato, ya que el mecanismo del tren de aterrizaje se había atascado y no respondía.

Combates sobre Dieppe

En la tarde del 27 de septiembre, Broadhurst destruyó otro Bf 109 cerca de Mardyck durante una operación de caza libre, y el 1 de octubre, mientras volaba con el 603º Squadron sobre Gris Nez, atacó y dañó otro Bf 109. El 12 de febrero de 1942, cuando los acorazados alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau* realizaron su famosa salida de Brest en dirección a Noruega, el Ala de Hornchurch estaba de servicio en el canal de la Mancha y Broadhurst se aprestó a interceptarlos; en el curso del duro combate, probablemente destruyó un Bf 109. Poco después del mediodía del 27 de abril, durante una misión de escolta a Hurricane provistos de bombas que atacaban el aeródromo de Longuenene, el ala se topó con un grupo de Fw 190 y Bf 109 sobre St. Omer y Broadhurst dañó un avión de cada tipo.

Como es lógico, el Ala de Hornchurch participó muy activamente en la incursión de Dieppe del 19 de agosto de 1942 y aunque por entonces Broady había dejado Hornchurch para desempeñar un cargo en el Estado Mayor, volvió a volar con su antigua ala. Realizó dos salidas sobre la ciudad francesa, en el curso de las cuales destruyó dos Focke Wulf y dañó otros tres aparatos más de este tipo. Estas últimas acciones hicieron que su cuenta particular se elevara a 13 aviones destruidos, seis «probables» y 11 dañados, lo que le valió la *Distinguished Service Order* (orden al mérito en el servicio) y la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo), además de barras para ambas condecoraciones.

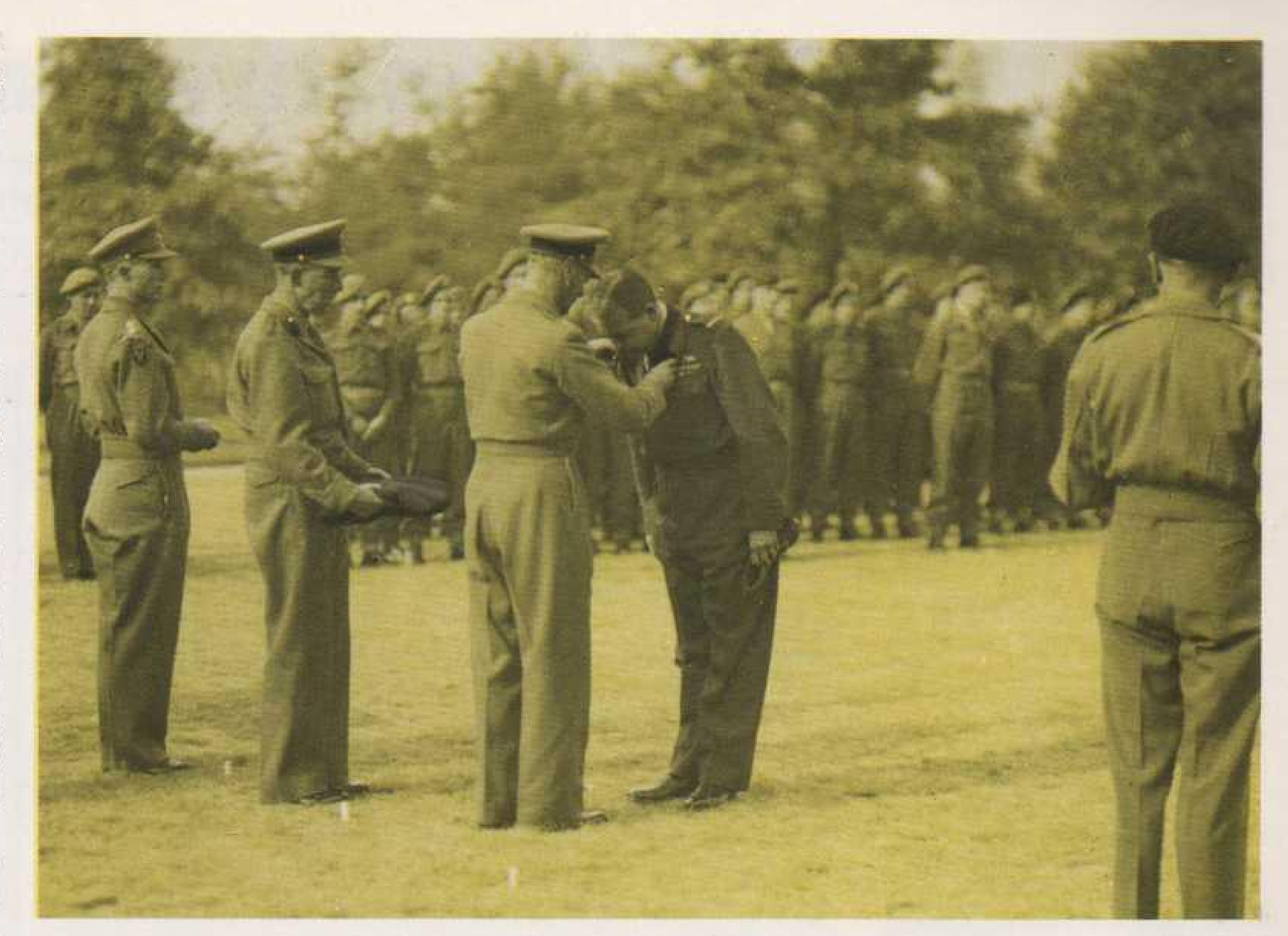
En septiembre de 1942, fue destinado a la Desert Air Force (Fuerzas Aéreas del desierto) como segundo oficial del Estado Mayor del Aire. Poco después fue ascendido a vicemariscal del Aire y le fue encomendado el mando de la Desert Air Force. Conocedor por propia experiencia de los problemas de los pilotos y tripulaciones de caza, gozó de gran estima entre los hombres de su mando. Como la mayor parte de sus comandantes de ala y escuadrón habían volado con él sobre Francia en el período 1941-42, hablaba en su mismo idioma y no tenía inconveniente en participar en las misiones con ellos. Sus escuadrones apoyaron el 8º Ejército de Montgomery en su victoria final en África del Norte, y después trasladó su cuartel general a Malta, en previsión de las invasiones aliadas a Sicilia e Italia. A menudo solía utilizar un Fieseler Storch alemán capturado y en una ocasión tuvo que aterrizar rápidamente cuando las baterías antiaéreas aliadas dispararon contra él por error

Cuando volvió a Gran Bretaña, en marzo de 1944, Broadhurst tomó el mando del 83º Group de la Segunda Fuerza Aérea Táctica. Su capacidad organizativa y sus dotes personales como jefe le permitieron desempeñar con éxito esta tarea.

Después de la invasión de Normandía, en junio, dirigió a su grupo a través de Europa hasta el 9 de mayo de 1945, día de la victoria.

Jefe de la Fuerza V

Después de la guerra realizó un curso en el Imperial Defence College y continuó su carrera como jefe agregado del Estado Mayor del Aire en Alemania; más tarde fue nombrado comandante en jefe de la Segunda Fuerza Aérea Táctica. En enero de 1956, fue designado comandante en jefe del Mando de Bombardeo, que se estaba transformando en una de las bazas más importantes de la OTAN, merced a sus nuevos bombarderos V. Broadhurst (o sir Harry, por el título que se le había otorgado) era el hombre idóneo para transformar esta fuerza en una sección eficaz de las Fuerzas aéreas de ataque de Gran Bretaña. Sir Harry, que no se resignaba a quedarse en tierra, realizó vuelos con el bombardero Vulcan y también formó parte de la tripulación que, en septiembre de 1956, realizó la primera vuelta alrededor del mundo con un Vulcan, en el curso de la cual visitaron Melbourne, sede de la futura Olimpiada. El viaje resultó un éxito, pero el 1 de octubre, cuando llegaba a Heathrow, el aeropuerto de Londres, debido al mal tiempo, el enorme bombardero tomó tierra con tanta violencia, que sin que la tripulación lo advirtiera, perdió el tren de aterrizaje. El Vulcan, cuyos controles de superficie también habían resultado dañados, volvió a tomar altura y aunque Broadhurst y el piloto intentaron desesperadamente hacerse con el control del avión, sus esfuerzos fueron inútiles. En el último momento, ambos accionaron el mecanismo eyector de sus asientos y saltaron, pero los restantes miembros de la tripulación, que no disponían de este tipo de asientos, murieron. Después de un destino en la OTAN, el 1 de marzo de 1961, Broadhurst se retiró de la RAF con el grado de mariscal en jefe del Aire, después de recibir la GCB, que añadió a las otras condecoraciones con las que le fue premiada su brillante carrera de aviador. Después de dejar el servicio, fue director gerente de A.V. Roe y más tarde director y consejero delegado del Hawker Siddeley Group.





Arriba Broadhurst recibe de manos del rey Jorge VI la Companion of the Bath *(Orden del Baño) y una barra para su* Distinguished Flying Cross *(cruz al mérito de vuelo) en Holanda, en 1944, cuando estaba al mando del 83º Group de la Segunda Fuerza Aérea Táctica. A la izquierda Broady trepando al Fieseler Storch en el que solía volar cuando visitaba las unidades bajo su mando (Imperial War Museum).*

¿Quién mató al Barón Rojo?

Roy Brown fue el piloto en quien se centraron todas las controversias que rodearon la muerte de Von Richthofen

El piloto a quien se atribuyó oficialmente el derribo del as de caza que había ganado más combates durante la primera guerra mundial, el barón Manfred von Richthofen, era un canadiense de 24 años llamado Arthur Roy Brown.

Nacido en Caleton Place, Ontario, el 23 de diciembre de 1893, Brown se enroló en el Royal Naval Air Service en 1915, y el 24 de noviembre de ese mismo año obtuvo el título de piloto. En el mes de mayo siguiente, en Gran Bretaña, sufrió un accidente, cuando su avión se estrelló, y hubo de esperar a abril de 1917 para ser enviado a Francia, destinado al 9° Squadron naval, que estaba dotado con triplanos Sopwith. Brown permaneció poco tiempo en esta unidad, después sirvió brevemente en el 11° Squadron naval y más tarde en el 4°, para regresar luego al 11° Squadron del RNAS, en cuyas filas, el 16 de julio, obtuvo sus primeras victorias, cuando derribó tres aviones alemanes en un solo día. El día siguiente abatió un Albatros; el 9 de septiembre reclamó otro derribo y seis días después, incorporado de nuevo al 9° Squadron, destruyó un Aviatik. El 16 alcanzó otro biplaza y el 20 participó en el derribo «fuera de control» de un Albatros.

Jefe de patrulla

En octubre de 1917, en el curso de una acción sobre Ostende obtuvo dos victorias: una, el día 13, contra un biplaza DFW que quedó envuelto en llamas, y



A la derecha, arriba: Roy Brown apoyado en el fuselaje de su Sopwith Camel, cuando servía en el 209° Squadron.
A la derecha: aviadores británicos examinan los restos del Fokker triplano de Von Richthofen después del combate del 21 de abril de 1918 (E.F. Cheeseman).





Sobre estas líneas: W.R. May, el piloto en cuya defensa se lanzó en picado Brown contra el Barón Rojo. May sobrevivió a este ataque y más tarde se le concedió la Distinguished Flying Cross.
A la izquierda, arriba: algunos artilleros australianos también se atribuyeron el derribo de Von Richthofen, como muestra este grabado (Australian War Memorial; B. Robertson).

otra, el día 28, con el derribo de un monoplaza de reconocimiento. El 2 de noviembre de 1917, se le concedió la *Distinguished Service Cross* (cruz al mérito en el servicio), coincidiendo con un período de descanso en Gran Bretaña. Asimismo el 9º Squadron naval fue devuelto a la patria para que sus tripulaciones descansaran y para ser convertido al Sopwith Camel.
En febrero de 1918, Brown fue nombrado jefe de patrulla con el 9º Squadron naval, y con esa unidad regresó a Francia el 20 de marzo de 1918. En un principio, el escuadrón tenía su base en Bray Dunes, cerca de Dunkerque, pero tras el bombardeo de ese aeródromo por la artillería alemana, hubo de ser trasladado a Teteghem.
El 22 de marzo, Brown dirigió una patrulla ofensiva, y mientras escoltaba a un avión de observación francés, avistó un biplaza alemán y lo derribó.
El 12 de abril, Brown participó en la destrucción de un triplano Fokker Dr1 que cayó envuelto en llamas, con lo que el canadiense se apuntaba su décimo segunda victoria. Brown, que nunca había sido muy fuerte, vivía ahora bajo una fuerte tensión nerviosa y se hallaba al borde del colapso físico y psíquico a causa de sus constantes acciones; sin embargo, continuó en su tarea de conducir a sus hombres en misiones tras las líneas enemigas, como hizo en la mañana del 21 de abril de 1918.

Un combate controvertido
Desde el aeródromo de Cappy, situado frente a Bertangles en las líneas alemanas, el barón Von Richthofen también conducía a sus pilotos hacia el frente. Ambas patrullas tuvieron breves encuentros antes de trabar combate, los Camel con dos Albatros biplaza y los alemanes con los RE 8 del 3er Squadron del Australian Flying Corps. El segundo teniente W.R. May, un canadiense a quien Brown conocía desde hacía tiempo atrás, estaba realizando su tercera patrulla. En el fragor de la batalla, Von Richthofen atacó a May, que se hallaba fuera de la zona de combate aéreo. May se escapó velozmente en dirección a sus líneas, pero Von Richthofen le persiguió, en la confianza de obtener su 81ª victoria. Brown, con su experiencia, advirtió el peligro y bajó en picado, en persecución del triplano Fokker pintado de rojo, intentando salvar a su compañero del fuego amenazador del piloto alemán. Los tres aviones volaban a baja cota por el valle del Somme y, desde ese momento, el resultado del combate ha constituido una constante fuente de controversias. Lo único que se proponía Brown era salvar a May y, en apariencia, lo consiguió, ya que con sus disparos logró que el Fokker se alejara de la cola del Camel. Después de sus disparos advirtió que el avión alemán perdía altitud, como confirmaron los demás miembros de la patrulla británica. Varios artilleros australianos de la defensa antiaérea aseguraron que habían sido sus disparos los que derribaron al Barón Rojo, versión que parece ser la más creíble.
A Brown se le concedió una barra para su *Distinguished Service Cross* por esta acción, y May sobrevivió al ataque para convertirse también en un as y ser condecorado con la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo). Pero para Roy Brown aquella fue su última patrulla de la guerra. Totalmente agotado, volvió a Gran Bretaña como instructor, y después de un breve descanso fue destinado a la Escuela de combate aéreo nº 2. El 15 de julio perdió el conocimiento cuando pilotaba un avión y resultó gravemente herido en la caída consiguiente. Sin embargo, se recuperó y dejó la RAF en 1919.
Cuando volvió al Canadá trabajó como contable y después dirigió una pequeña línea aérea. Al comienzo de la segunda guerra mundial se ocupó de la asesoría de la revista *Canadian Aviation*, y en 1943 se presentó con éxito a las elecciones. Falleció el 9 de marzo del año siguiente, en Stouffville, Ontario.

Un as sin licencia de piloto

Brumowski, el número uno de los cazadores austrohúngaros, se distinguió en la ofensiva de Caporetto dirigiendo escuadrones compuestos por pilotos selectos



Arriba: el capitán austríaco Godwin Brumowski, fotografiado junto a la insignia de la Fliegerkompanie 41J. El mismo emblema se ve en la foto de abajo, en el fuselaje de uno de los Albatros D III de la unidad que mandaba Brumowski (Franz Selinger).

El aviador austríaco que se acreditó el mayor número de victorias en el curso de la primera guerra mundial no era oficialmente un piloto sino un observador, pero a pesar de esta limitación burocrática llegó a mandar uno de los escuadrones de caza más selectos que operaban contra los italianos.
Como casi todos los aviadores de la primera guerra mundial, Godwin Brumowski, nacido en Wadowice, Polonia, en julio de 1889, provenía de las filas del Ejército de tierra: cuando estalló la guerra, en agosto de 1914, era oficial en un regimiento de artillería. Sirvió en el frente ruso como teniente hasta finales de 1915, y después de realizar un curso se transformó en observador, conquistando en poco tiempo fama de soldado valiente y óptimo tirador de ametralladora. Sus superiores de las Luftfahrttruppen del Ejército Imperial austrohúngaro tenían un alto concepto de él, de modo que, al saber que gracias a las instrucciones de los pilotos con quienes volaba había aprendido a conducir un avión, no dudaron en confiarle el mando de una Fliegerkompanie (Flik), el equivalente de un escuadrón pese a que no estuviera en posesión del título oficial de piloto.
Como todos los escuadrones austríacos, el que había sido confiado a Brumowski (que entretanto había ascendido a capitán) utilizaba tanto monoplazas como biplazas. Pero a causa de los satisfactorios resultados obtenidos en Alemania, primero por Oswald Boelke y después por el célebre Von Richthofen con el empleo de unidades de monoplazas adiestradas para combatir en grupo y no para misiones de caza en solitario, el capitán Brumowski se trasladó al frente francés para estudiar la nueva táctica, que adoptó para la Flik 41J. La unidad estaba dotada de seis cazas Brandenburg D 1, que hizo pintar al comienzo de gris oscuro y después de rojo; a ambos lados del fuselaje destacaban dos calaveras blancas que la hacía rápidamente reconocible.
A mediados de 1917, cuando Brumowski había obtenido ya seis victorias, la sección sustituyó los Brandenburg por Albatros D III de fabricación austríaca. Al mando de uno de ellos, el piloto sin licencia abatió entre el 17 de julio y el 11 de agosto un Voisin, un Nieuport y un Caudron italianos. En los seis días siguientes derribó seis aparatos y luego dos, llegando así a 19 victorias.
Bajo su guía y siguiendo su ejemplo, algunos pilotos de la unidad se convirtieron en ases en el período de gran actividad iniciado con la llamada «expedición punitiva» del otoño de 1917 y la victoria austríaca en





A la izquierda: pilotos de la Flik 41J fotografiados en 1917 con dos oficiales italianos prisioneros. El primero de la derecha es Linke-Crawford y el segundo Brumowski (Franz Selinger)

Caporetto. Se distinguieron, tanto por sus victorias individuales como por las obtenidas en colaboración con su comandante, Frank Linke-Crawford, Karl Kaszala, Szapessy-Szokoll, Kurt Gruber y Friedrich Navratil.
El 4 de octubre, durante una acción en las que participó junto a Linke-Crawford, Brumowski derribó un globo de observación en Isola Morosini, y el 6 de octubre destruyó dos aviones sobre Latisana. En esa última acción colaboró también otro piloto de la Flik 41J.

Intensa actividad
Tras la derrota italiana en Caporetto, con las divisiones austroalemanas extendiéndose por la llanura y la estabilización del frente a lo largo del Piave, la actividad aérea se hizo más intensa. Entre otras cosas, el Mando Supremo Aliado asignó al frente italiano algunas unidades de caza y de observación, tanto británicas como (en menor medida) francesas, a las que se añadieron después los bombarderos norteamericanos al mando de La Guardia; también la aviación italiana se había reforzado notablemente. Desde octubre de 1917 hasta el final del conflicto, hubo cada vez más enfrentamientos sobre el frente italoaustriaco. Hay que añadir que los mandos habían advertido la importancia que representaba una adecuada observación aérea táctica y estratégica y, en consecuencia, habían puesto en servicio un número mayor de unidades de reconocimiento.
A finales de 1917 Brumowski había abatido 27 aviones y globos pero su 28ª victoria no llegó hasta el 25 de marzo de 1918, cuando derribó un biplano SIA sobre Oderzo. El 17 de abril abatió cerca de Arcade un Sopwith Camel británico. No hay datos sobre sus dos victorias siguientes, pero el 16 de junio el as austrohúngaro derribó un globo cerca de Spresiano e incendió otro el 19. El mismo día abatió un avión de reconocimiento que atacó cerca de Candelo; fue su 34ª victoria.
El 20 de junio, sobre el Montello, llegó el turno a otro aeroplano; con este nuevo derribo, Brumowski conquistó el récord austríaco de victorias. En los dos últimos meses de la guerra, antes de que Austria pidiera el armisticio, el as austríaco obtuvo otras cinco victorias, aunque no le fueron reconocidas con carácter oficial, debido a que los documentos de su unidad se perdieron en los momentos de confusión que siguieron a la derrota.
Por las victorias que obtuvo y por el coraje que demostró, Brumowski recibió las condecoraciones más codiciadas. Una vez que hubo finalizado el conflicto, el piloto austríaco permaneció en servicio en la Fuerza Aérea de la pequeña república que nació de las ruinas del Imperio austrohúngaro.
Godwin Brumowski sufrió el mismo paradójico destino que otros aviadores que sobrevivieron a la guerra: el as sin licencia de piloto murió a bordo de un avión en el que viajaba como pasajero, víctima de un accidente que se produjo en 1937 en el aeropuerto de Schiphol, cerca de Amsterdam.



El Albatros III de Brumowski fotografiado en febrero de 1918, tras un accidente provocado por la rotura del plano inferior.



El terror de los U-boote

En 1945, cuando acabó la guerra, Terence Bulloch había atacado a más submarinos alemanes que cualquier otro piloto del Mando Costero de la RAF

Muchos aviadores coincidirán en que volar en servicio activo, incluso en tiempo de guerra, se compone de un 90 % de rutina y de un 10 % de excitación, miedo y peligro. Para los hombres que patrullaban la vasta extensión del Atlántico durante la segunda guerra mundial, la relación resultaba incluso más desproporcional. Muchos de ellos cumplieron su servicio completo sin avistar a uno solo de sus enemigos especiales: los submarinos alemanes. Pero hubo un hombre que tuvo la oportunidad de entablar numerosos contactos con el escurridizo y peligroso enemigo y, probablemente, vio y atacó más submarinos enemigos que cualquier otro piloto del Mando Costero.

Terence Malcom Bulloch se alistó en la RAF en noviembre de 1936 y era oficial de vuelo, a los 23 años, cuando estalló la guerra. Había nacido en Lisburn, condado de Antrim, Ulster, en 1916. En los primeros días de la guerra Bulloch pilotaba un Anson y en mayo de 1940 cambió a los Hudson, volando con el 206° Squadron. Durante esos meses iniciales se dedicó a misiones antibuque en la costa holandesa y en puertos del canal de la Mancha y también participó en acciones sobre Dunkerque. Al término de su turno operativo le fue concedida la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo) y después fue enviado al Atlantic Ferry Service (servicio atlántico de vuelos de autotraslado), en el que pilotó las fortalezas volantes Boeing B-17 y los Consolidated B-24 Liberator.

Patrullas en el Atlántico

En junio de 1941, el 120° Squadron fue reestructurado y equipado con Consolidated Liberator. Bulloch, que entonces ya era teniente, fue destinado a esa unidad y al poco tiempo sus compañeros empezaron a llamarle «el Toro». Desde su base en Nutts Corner, Belfast, el escuadrón inició sus patrullas antisubmarinas sobre el océano Atlántico, en el curso de las cuales Bulloch avistó su primer submarino alemán, el 22 de octubre, mientras realizaba una misión de cobertura a un convoy. Se había separado del grupo para ahuyentar a un bombardero Fw 200 Condor cuando, de regreso para continuar con la protección a los buques descubrió la reveladora estela producida por el periscopio de un submarino alemán. Mientras éste se sumergía a toda velocidad, el Liberator descendió apresuradamente y lanzó tres bombas, más tarde el artillero de popa observó cómo salía vapor blanco del mar. En agosto de 1942, Bulloch había avistado siete submarinos alemanes y realizado tres ataques, aunque sin resultados definidos. El 16 de agosto de 1942, avistó otro submarino, el *U-89*, al mando del capitán de corbeta Lohman, que resultó averiado a causa de las cargas de profundidad lanzadas por el avión de Bulloch. Dos días más tarde, repitió la maniobra contra el *U-653*, al mando del teniente capitán Feiler, y también resultó dañado.

En octubre, el 120° Squadron fue trasladado a Reykjavik, Islandia, y el día 12, mientras prestaban cobertura al convoy *ONS 136*, uno de los miembros de la tripulación de Bulloch avistó al *U-597*, al mando del teniente de corbeta Bopst. Bulloch ordenó virar para iniciar el ataque y lanzó seis cargas de profundidad mientras pasaba rugiendo sobre el monstruo gris de 500 toneladas. Trozos del submarino volaron por los aires antes de que se partiera y se hundiera. Finalmente, el Toro y su tripulación habían conseguido su primera victoria confirmada. Durante las tres semanas siguientes, los componentes del 120° Squadron avistaron cuatro submarinos y atacaron dos, aunque sin resultados positivos. Pero el 5 de noviembre, mientras custodiaban el convoy *SC 107* Bulloch descubrió dos sumergibles alemanes. El piloto inglés atacó al *U-132*, al mando del teniente de corbeta Vogelsang, con tan buena fortuna que las cargas de profundidad lanzadas hicieron que la unidad alemana saltara fuera del agua. Bulloch había hundido el segundo submarino



Bulloch y su tripulación, dispuestos para embarcar en su cuatrimotor Consolidated Liberator, antes de partir hacia una patrulla antisubmarina Bulloch pilotó estos aviones con los 120° y 224° Squadrons durante la segunda guerra mundial (MoD Crown Copyright: Imperial War Museum)



Arriba: el aeródromo de Reykjavik, en Islandia, donde las condiciones meteorológicas solían ser desfavorables. A partir de octubre de 1942, el 120º Squadron operó desde esta base. Abajo: Consolidated Liberator del 120º Squadron, la primera unidad que utilizó este tipo de aviones para la lucha antisubmarina. Al mando de un Liberator como estos, Bulloch hundió cuatro submarinos alemanes y dañó otros dos más (Imperial War Museum)

Seis horas de combate

El 8 de diciembre, el Toro, al que se le había encomendado la protección del convoy *HX 217*, realizó una misión de patrulla que tuvo un éxito sin precedentes. En efecto, más de 20 submarinos alemanes se habían agrupado para atacar al convoy, compuesto por 25 mercantes y 5 buques de escolta. Bulloch sobrevoló el convoy durante seis horas, alejándose 965 km de su base en Islandia. Al amanecer, cuando llegó donde se hallaba el convoy, un barco mercante ya había sido hundido; poco después, a las 9.30 de la mañana, avistó un submarino a popa del convoy. Bulloch se lanzó al ataque y tras lanzar ocho cargas de profundidad, el enemigo desapareció. Más tarde, apareció una mancha de aceite, junto con restos, donde se había hundido el *U-254* y una de las corbetas de escolta encontró cadáveres a la deriva cuando rastreó la zona.

Una hora después, el Toro arrojó las dos cargas de profundidad que le quedaban sobre un submarino que avistó, pero sin éxito. Durante las cuatro horas y media siguientes fueron avistados varios submarinos y Bulloch realizó varias pasadas sobre ellos, a veces en vuelos tan rasantes que sus artilleros lo alcanzaron con los disparos de sus cañones y ametralladoras. Cuando, finalmente, interrumpió los ataques había avistado ocho submarinos y hundido uno. Por entonces ya le habían concedido una barra para su *Distinguished Flying Cross*, y en esta ocasión su comportamiento le valió ser condecorado con la *Distinguished Service Order*.

De nuevo fue apartado del servicio operativo y asignado a una OTU (Operational Training Unit, unidad de entrenamiento operativo) de Liberator, en Hampshire, como instructor. Por aquella época se estaban introduciendo muchas mejoras en la guerra antisubmarina y Bulloch era la persona ideal para prestar su colaboración en el desarrollo y puesta en práctica de las mismas. Así, realizó vuelos de prueba con el Leigh Light y, en Boscombe Down experimentó un nuevo proyectil cohete que podía ser disparado desde los soportes subalares del Liberator. Durante siete meses desempeñó estas tareas, hasta que fue destinado al 224º Squadron, en St. Eval, Cornualles, para cumplir su tercer turno operativo. Bulloch llegó a St. Eval en julio de 1943; su nuevo territorio de caza sería el golfo de Vizcaya.

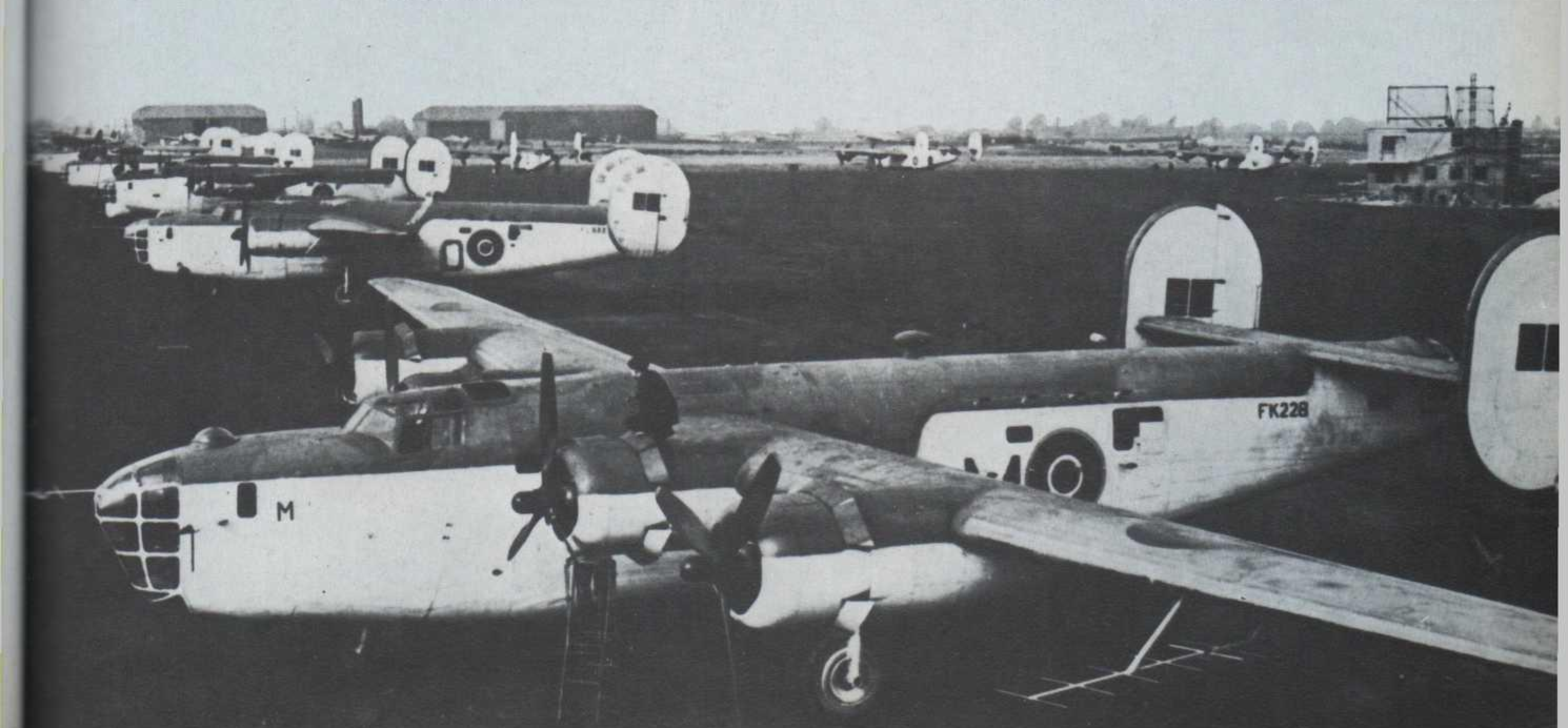
En el golfo de Vizcaya

El 8 de julio, durante la segunda salida de Bulloch con el 224º Squadron, avistó varias barcas de pesca en el golfo, y entre ellas, con ayuda de unos prismáticos, descubrió la presencia de un submarino alemán. Bulloch dirigió su avión hacia el grupo de pesqueros y, mientras descendía, encuadró en su mira al *U-514*, al mando del capitán de fragata Auffermann, cuando se hallaba a 730 m de distancia disparó dos cohetes, a los 550 m disparó otros dos y unos momentos después los cuatro restantes. Cuando Bulloch se remontaba, uno de los miembros de su tripulación observó como un cohete pasaba por debajo de la línea de flotación del submarino. El *U-514* se sumergió, pero para asegurarse, Bulloch volvió y lanzó todas las cargas de profundidad que llevaba, las cuales hicieron explosión en medio del remolino que había producido el submarino en su hundimiento y ya no volvió a salir a la superficie. Después de esta operación le fue otorgada una barra para su *Distinguished Service Order*.

El 19 de julio de 1944, un submarino alemán trato de equilibrar el balance, permaneciendo en la superficie para defenderse del ataque de Bulloch. La unidad alemana logró alcanzar uno de los motores del Liberator pero Bulloch y su copiloto consiguieron regresar a su base, distante 1 450 km, sin mayores problemas.

Cuando acabó la contienda, Bulloch había realizado más de 4 500 horas de vuelo, en las que había atacado a 19 submarinos alemanes, hundiendo cuatro y dañando dos, cifras que constituían todo un récord para un piloto del Mando Costero.

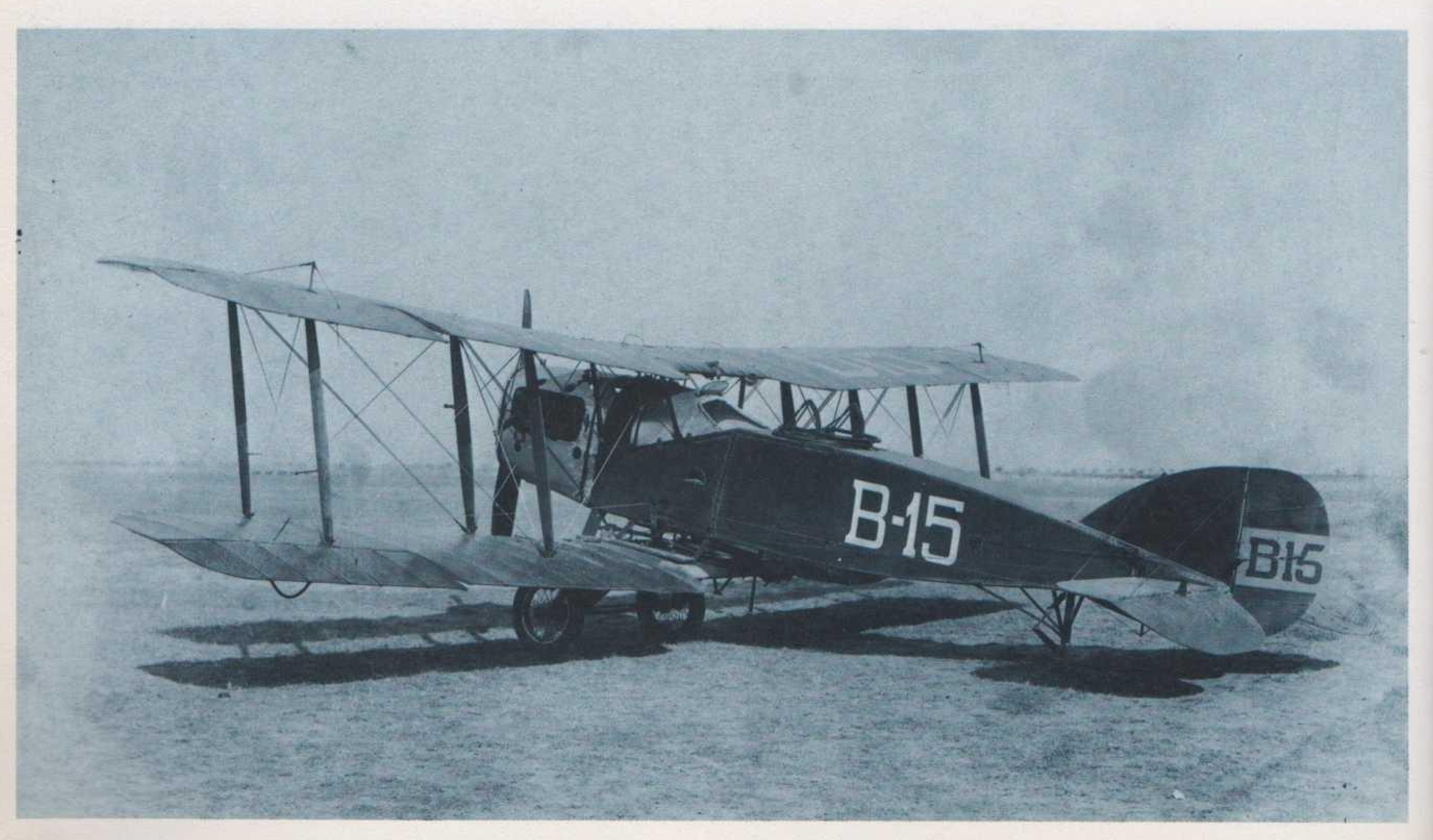
Cuando dejó la RAF, Bulloch ingresó en la BOAC como capitán y más tarde pilotó los DC-7C que cruzaban el Atlántico, tan familiar para él.



El héroe de Marruecos

Ricardo Burguete, procedente del arma de Infantería, se convirtió a los 25 años en uno de los pocos aviadores que recibieron la Laureada de San Fernando

Ricardo Burguete, nacido en San Sebastián en 1899, ingresó a la edad de 15 años en la Academia de Infantería de Toledo, de la que salió con el grado de segundo teniente.
Cuando contaba 19 años fue destinado a Fernando Poo y, tras un año de servicio meramente testimonial en aquella colonia, pasó a Melilla, destinado primero en una unidad de Infantería y poco después en el cuerpo de regulares indígenas. En 1920, coincidiendo con su ascenso a teniente, recibió su bautismo de fuego en la ocupación del poblado de Hat.
Después de tomar parte en distintos hechos de armas durante los años 1921 y 1922, Burguete decidió ingresar en la Aviación, para lo que realizó el cursillo de observador militar en el aeródromo de Cuatro Vientos. Durante sus prácticas de vuelo efectuó diversas misiones como observador a bordo de los biplanos de Havilland D.H.9, recientemente adquiridos para constituir la segunda escuadrilla de Havilland.
Al término de esta fase de aprendizaje, Burguete se incorporó al curso de pilotos que se impartía en Getafe y más tarde completó su formación en la Escuela de Clasificación de Cuatro Vientos.
En posesión del título de piloto regresó a Marruecos y se incorporó en la AME (Aeronáutica Militar Española), donde intervino ininterrumpidamente, en las filas del Grupo de Melilla, en constantes servicios. En 1924 fue ascendido a capitán por méritos de guerra.
El 9 de octubre de ese mismo año, tras realizar el bombardeo y ametrallamiento de las posiciones enemigas en el sector de Mexerach, a los mandos de un biplano Bristol 17 tipo F. 2B, recibió la Laureada de San Fernando, convirtiendose en el quinto aviador que recibía semejante condecoración. En aquella misión, volando en rasante sobre la maleza (vuelo que recibió la denominación por parte de los pilotos franceses de "a la española") resultó herido en el costado izquierdo por un disparo de fusil, lo que no le impidió continuar con el ametrallamiento. Poco después, en una nueva pasada, recibió otro impacto en el vientre que le produjo una fuerte hemorragia. Pese a ello, Burguete continuó ametrallando las posiciones hasta que agotó su munición y la del arma de su observador, así como las bombas que transportaba en su aparato. Cuando completó su misión, agotado y en grave estado por la pérdida de sangre, puso rumbo a su base donde logró aterrizar sin causar daños a su avión. Ricardo Burguete fue trasladado a Melilla y más tarde evacuado a Madrid, donde recibió la Laureada de San Fernando.
A finales de 1925, tras una larga y dolorosa convalecencia, Burguete se incorporó a la escuadrilla Bristol de Melilla y participó de nuevo en acciones de guerra cooperando con la aviación militar francesa, por las que recibió una alta condecoración gala. Tras varios destinos importantes en la Aeronáutica Militar Española, casi siempre en territorio africano, en 1929 fue destinado a la posesión saharaui de cabo Juby como jefe de aeródromo. Desde Villa Cisneros partió a su nuevo destino, a bordo de un Breguet XIX, pero durante el vuelo se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso por avería del motor. El avión de pareja, tripulado por el capitán Núñez Maza, aterrizó para auxiliarles pero se estrelló contra unas dunas. Ambas tripulaciones fueron capturadas por un grupo de nómadas y permanecieron cautivas aproximadamente un mes.
En 1933 su salud, a consecuencia de las heridas de guerra, empeoró y falleció cuando era director de la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares.



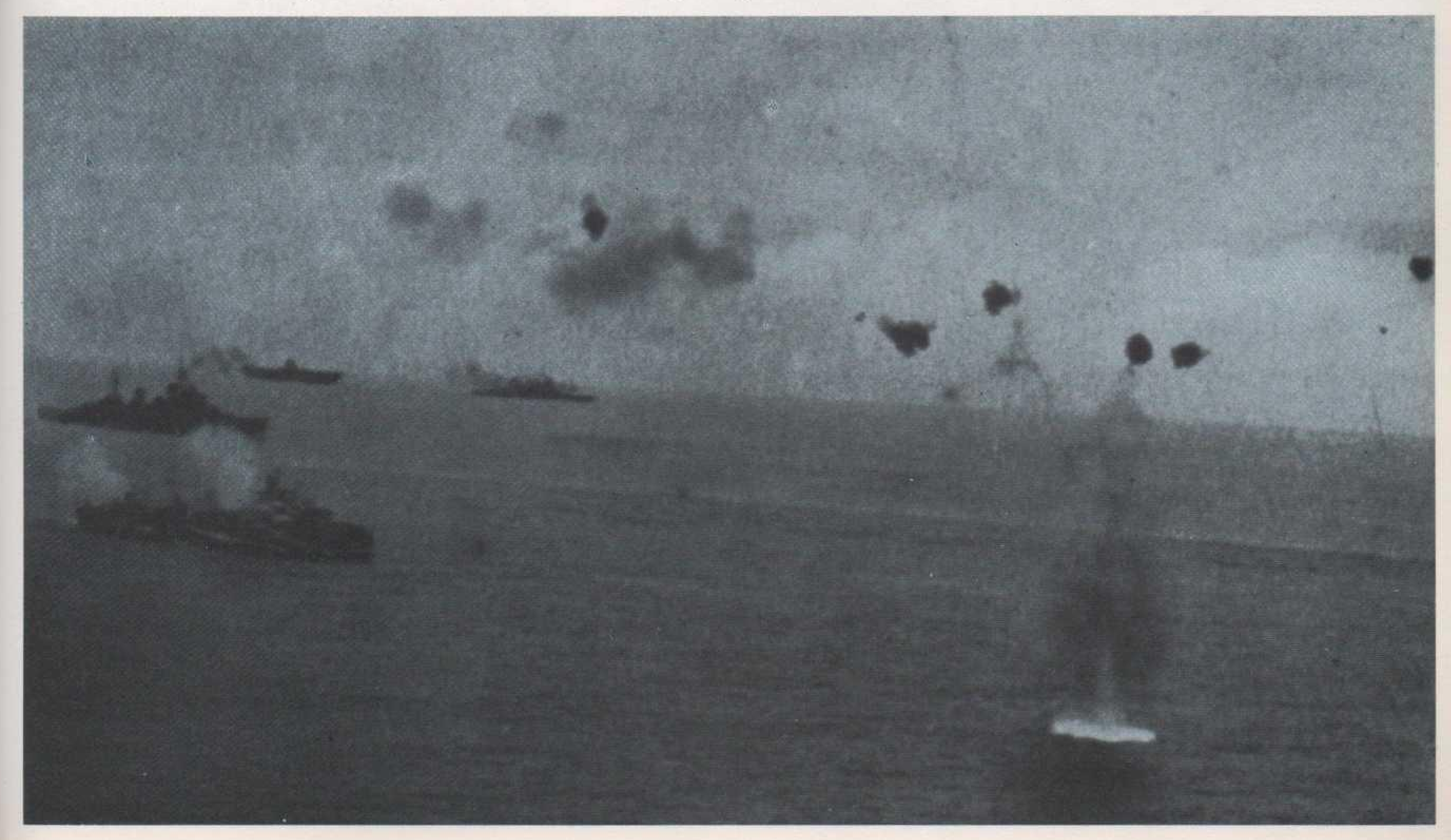
Uno de los primeros biplanos de bombardeo ligero Bristol F 2B "Fighter", adquiridos por la Aeronáutica Militar Española para operar en Marruecos. En un avión similar, el capitán Ricardo Burguete realizó su heroica acción del 9 de octubre de 1924 que le valió la máxima condecoración militar española (Archivo J. A. Guerrero)

Uno de los "cuatro gatos"

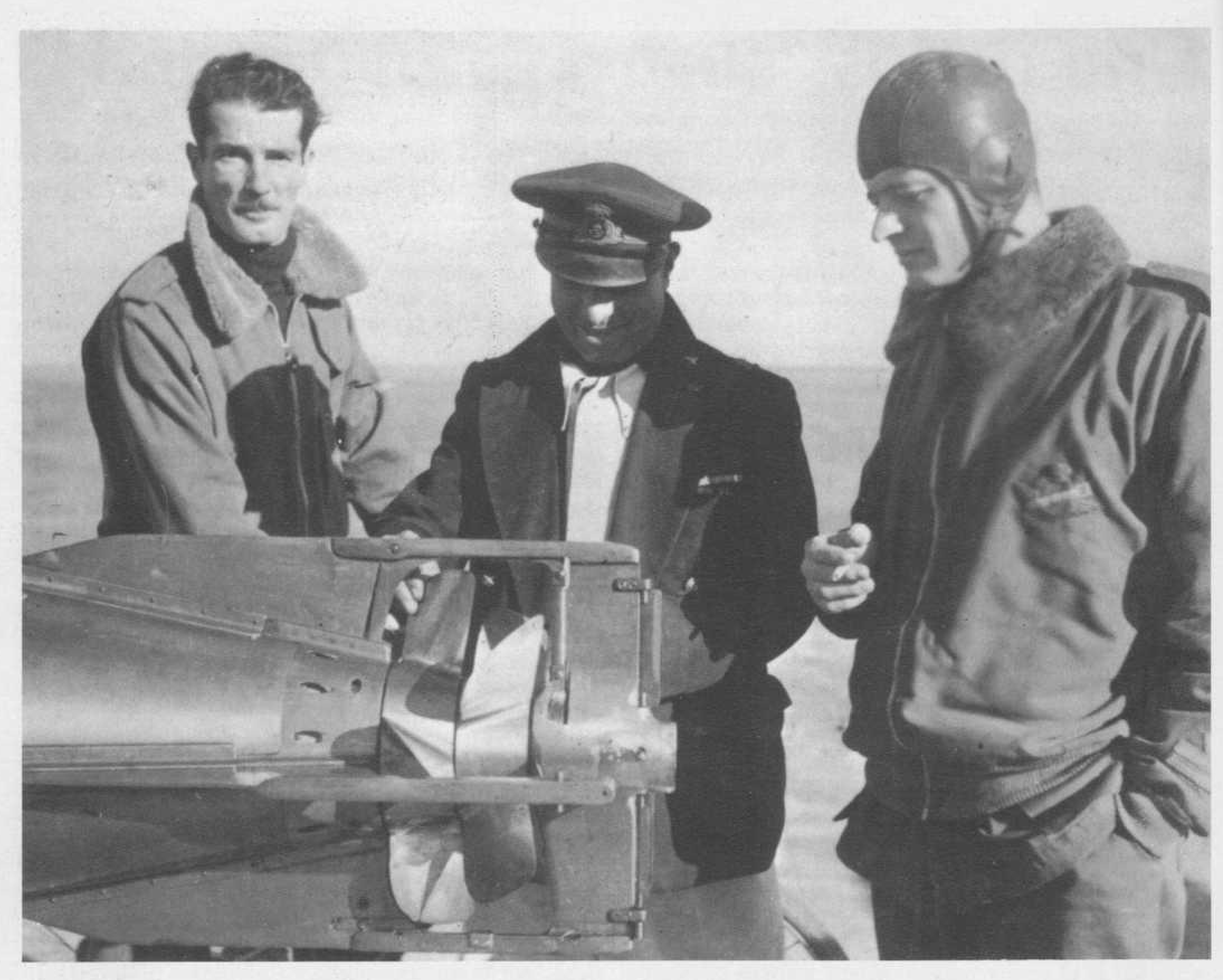
Los éxitos que obtuvieron los aviones torpederos italianos en el Mediterráneo confirmaron la eficacia de esta nueva arma de la Regia Aeronautica

El 12 de noviembre de 1942 fue una de las fechas más tristes en la historia de la Regia Aeronautica durante la segunda guerra mundial; en efecto, ese día, en el curso de una acción de torpedeo contra buques aliados en el golfo de Bugía, en la costa de Argelia, el SM 79 de Carlo Emanuele Buscaglia, comandante del 132° Gruppo autónomo de aviones torpederos, se precipitaba en el mar, llevándose consigo a toda la tripulación. De esta forma, desaparecía el héroe más famoso de la aviación italiana, cuyas acciones eran más populares y se seguían con más interés que las de los pilotos de caza. Se trataba de uno de los «cuatro gatos» cuya especialidad del torpedeo aéreo no pasó inadvertida a las autoridades militares italianas, despertando su interés. De hecho, Italia, que había experimentado el lanzamiento aéreo de torpedos desde antes de la primera guerra mundial, cuando se iniciaron las hostilidades no disponía de ninguna unidad de aviones torpederos y hasta principios de agosto de 1940 no se constituyó una sección experimental, dotada de cinco trimotores SM 79. Con estos cinco aviones, la noche del 15 de agosto, los comandantes Buscaglia, Copello, Dequal, Fusco y Robone, atacaron unidades británicas en la bahía de Alejandría, señalando el inicio operativo de la que sería la más eficaz de las armas italianas en la guerra aeronaval desarrollada en las aguas del Mediterráneo.
A las 21.30 el primer grupo de tres aviones pilotados por Dequal, Buscaglia y Robone realizó el primer ataque, al que siguió, 15 minutos más tarde, una incursión de Fusco y Copello. Pero los pilotos, obstaculizados durante el vuelo por nubes y calinas se encontraron casi inesperadamente sobre las naves enemigas y sólo dos de ellos, los de Dequal y Buscaglia, pudieron soltar los torpedos que, de todos modos, se hundieron en la arena y no alcanzaron el blanco.

Los «cuatro gatos»
Buscaglia, nacido en Novara, en 1915, entró en la Academia aeronáutica en 1934 y al comienzo se distinguió más por su afabilidad en el trato que por sus dotes profesionales. Pero en cuanto se inició la guerra, debido a sus aptitudes consiguió un destino en la unidad experimental de aviones torpederos, a las órdenes del capitán Mojoli. Después de la desafortunada primera incursión contra Alejandría, el 23 de agosto, se repitió el intento, que tampoco tuvo éxito, desde Robone. Más tarde, los cuatro SM 79 supervivientes dieron caza a la flota británica del Mediterráneo y las victorias se sucedieron.
El 27 de agosto, Buscaglia lanzó su torpedo contra un crucero que la tripulación creyó había sido alcanzado, aunque no hubo confirmación. Por fin, el 17 de octubre de 1940, Buscaglia consiguió su primer objetivo admitido por los británicos. El piloto había vuelto de una misión que lo había obligado a volar más de cuatro horas, cuando llegó la noticia a El Adem, Libia, donde tenía su base la unidad experimental de aviones torpederos, de que una formación naval británica, que regresaba de bombardear Bardia, había sido avistada en el golfo de Sollum. Aquella noche había luna llena, por lo que Buscaglia y Robone no tuvieron dificultad en localizar la formación; Buscaglia torpedeó al crucero pesado *Kent* que recibió un impacto en la popa, cerca de las hélices, y tuvo que ser remolcado con grandes dificultades hasta Alejandría.
El 14 de octubre el capitán Erasi, comandante de la ya 278ª Squadriglia autónoma de aviones torpederos



La 280ª Squadriglia ataca, el 8 de mayo de 1941, un convoy británico escoltado que se dirige a Malta (operación "Tiger"); a la derecha de la foto puede observarse la marca del impacto de un torpedo en el agua (Estado Mayor de la Aeronáutica italiana).



Buscaglia (el primero de la derecha) y Cimicchi comprueban la hélice de un torpedo (Estado Mayor de la Aeronáutica italiana).

(cuyo distintivo era cuatro gatos paseándose sobre un torpedo, alusión a los cuatro aviones con que se había fundado la sección y a la escasez de hombres y medios que la caracterizaban) atacó por la noche al crucero *Liverpool*, al que alcanzó en la proa. El tercer éxito de la 278ª Squadriglia se lo adjudicaron de nuevo Buscaglia y Erasi el 3 de diciembre, cuando sorprendieron fondeado en la bahía de Suda, Creta, al crucero *Glasgow*, el ataque se llevó a cabo desde corta distancia sin que hubiera reacción por parte enemiga y los dos torpedos dieron en el blanco, causando graves daños.

En 1941, Buscaglia fue trasladado al Egeo, y, ascendido a capitán, asumió el mando de la 281ª Squadriglia, dirigiendo la primera acción el 24 de marzo, en el sur de Creta. El 2 de abril, junto con otros aviones torpederos y bombarderos del 34º Gruppo autónomo de bombardeo (algunos aparatos de este grupo actuaban también como torpederos) atacó, al sur de Creta, un convoy que, procedente de Alejandría, se dirigía a Atenas Resultaron averiados dos barcos y el teniente Cimicchi, de la 281ª Squadriglia hundió al *Homefield*, de 5 325 toneladas.

Éxitos contra la flota británica

El 21 de abril, la 281ª Squadriglia fue incorporada junto con la 279ª en el 34º Gruppo, pero el 1º de julio de ese mismo año volvió a ser considerada una escuadrilla de aviones torpederos autónoma. En ese período las dos unidades establecieron contacto con los británicos en varias ocasiones y, según el testimonio de las tripulaciones, fueron muchos los torpedos que dieron en el blanco y los barcos dañados o hundidos. Los británicos admitieron la pérdida de la motonave *Rawnsley* y las averías causadas al crucero *Ajax* (que, según ellos, fue alcanzado por una bomba).

A finales de junio, durante un bombardeo del aeródromo de Rodi, donde tenía su base la 281ª Squadriglia, resultó alcanzado un avión torpedero, a consecuencia de lo cual estalló el torpedo sujeto al avión y provocó la explosión de otros tres aparatos. Así, en pocos instantes, quedaron destruidos cuatro aviones, pérdida que anuló el potencial de la escuadrilla.

Las tripulaciones trasladaron a Reggio Emilia otros SM 79, y, pocos días después, estaban en condiciones de reemprender las operaciones. De hecho, ya el 4 de julio, cuatro aviones de la 281ª Squadriglia, pilotados por Buscaglia, Faggioni, Cimicchi y Mazelli atacaron y dañaron un crucero auxiliar frente a Famagusta. El 9 de julio siguiente atacaron un convoy que zarpaba del puerto de Famagusta; Buscaglia, pese a que su SM 79 había resultado gravemente alcanzado en el motor de estribor, consiguió lanzar su torpedo contra un barco de 5 000 toneladas, que empezó a escorar.

El 19 de julio, tras detectar la presencia de un gran buque en aguas de Marsa Matruh, despegaron dos aviones de la 281ª Squadriglia, pilotados por Buscaglia y Faggioni. Los aviones fueron recibidos por un intenso fuego antiaéreo, que alcanzó repetidamente el avión de Buscaglia, pero los dos pilotos consiguieron atacar el barco, y, después del ataque, observaron una densa columna de humo. De regreso a la base fueron atacados por dos Hurricane británicos, pero lograron aterrizar sin más contratiempos.

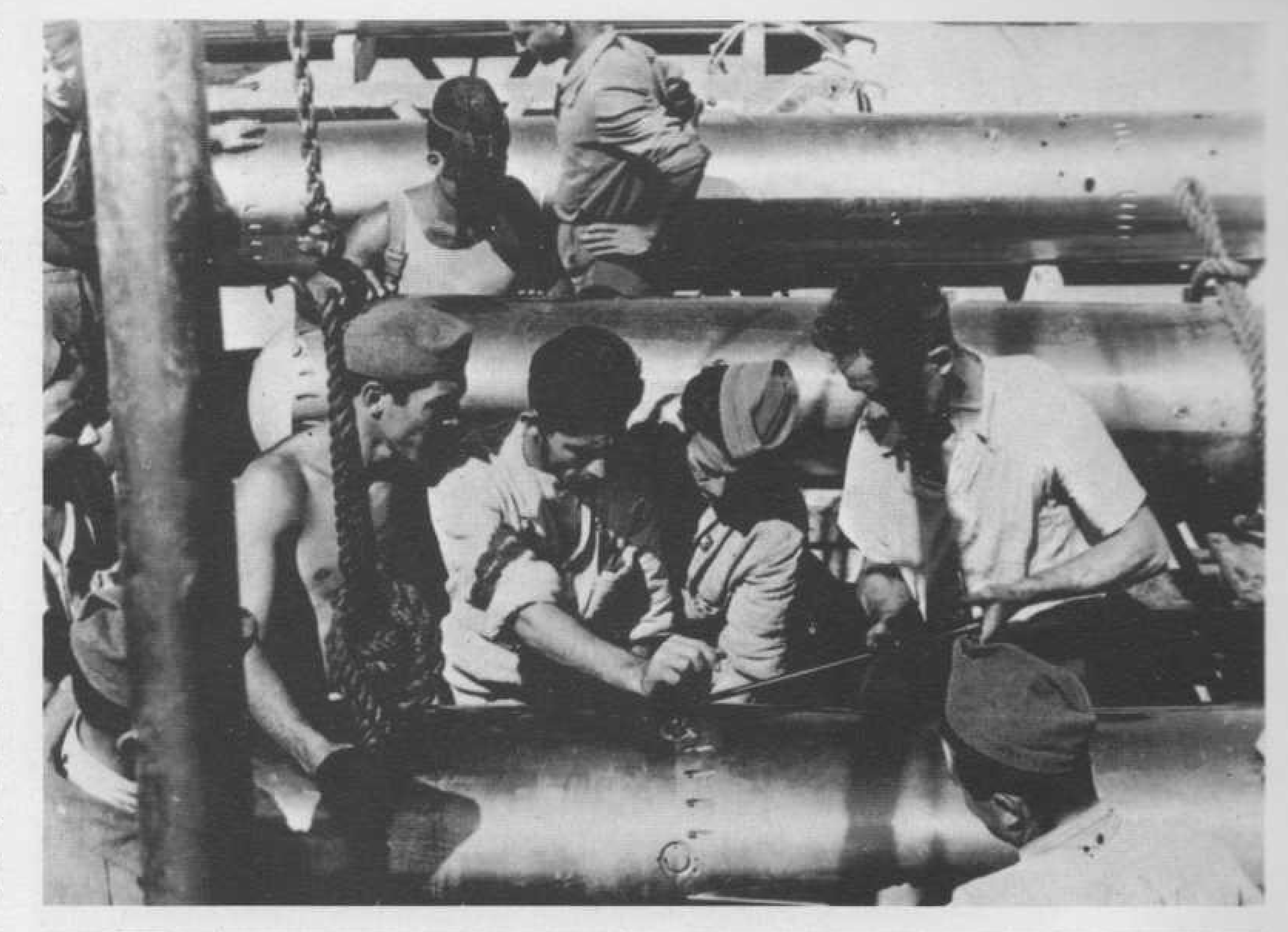
El 6 de agosto, tres torpederos pilotados por Buscaglia, Graziani y Forzinetti atacaron una formación naval británica frente a Marsa Matruh, alcanzando a dos destructores.

El 20 de agosto, dos aviones de la 281ª Squadriglia, mandados por Graziani y Forzinetti, atacaron a un petrolero que se dirigía a Port Said; el barco, alcanzado a media eslora, fue avistado hundiéndose de proa. El Almirantazgo británico anunció la pérdida del buque cisterna *Turbo*.

Agitación en el Mediterráneo

El 26 de septiembre de 1941, zarpaba de Gibraltar el convoy británico "Halberd" para abastecer Malta. Al día siguiente fue atacado en varias ocasiones por aviones torpederos de diferentes escuadrillas que se ha-

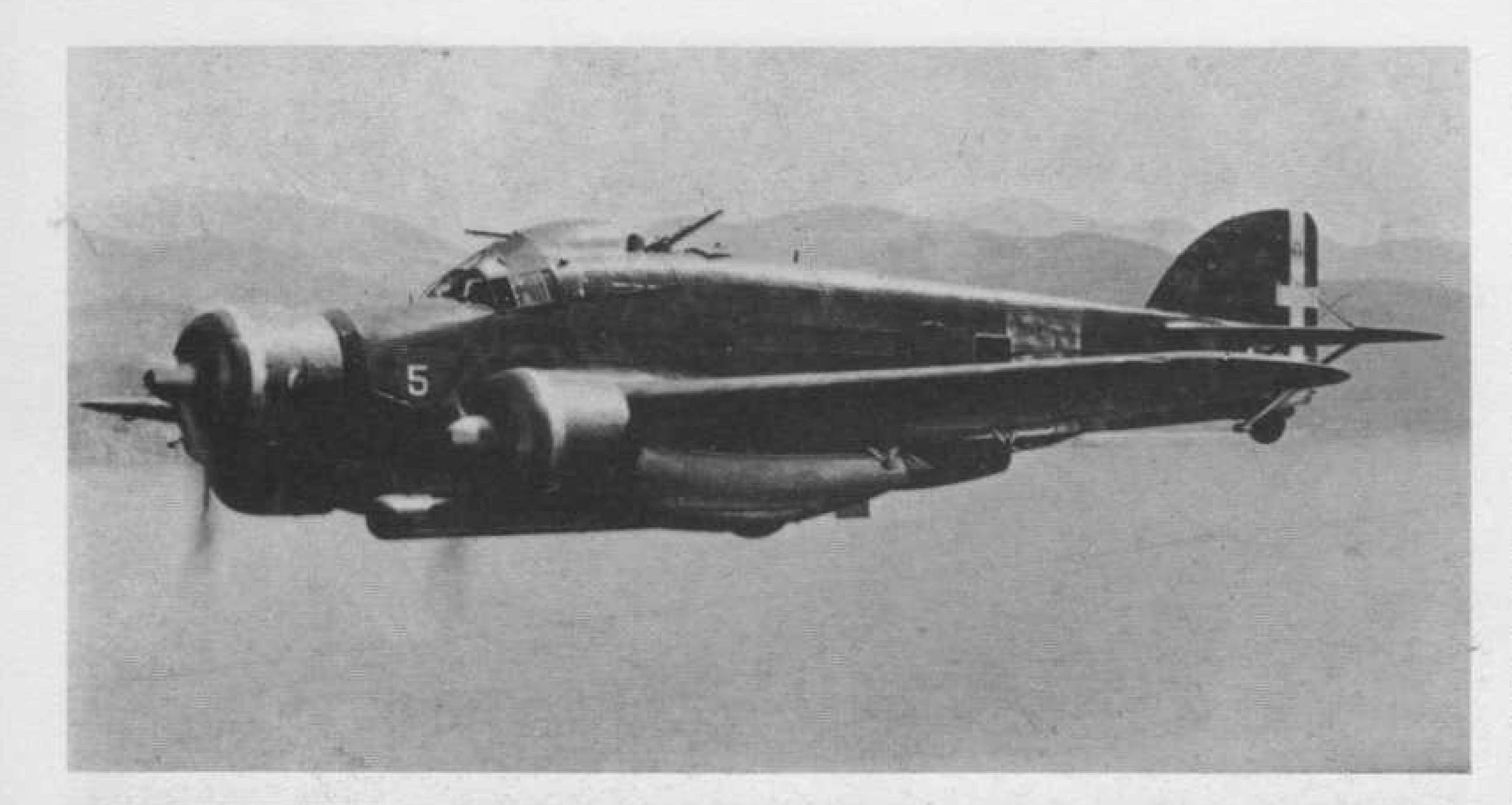
bían concentrado en Cerdeña; entre los buques dañados figuraba el acorazado *Nelson*, alcanzado en la proa. Durante la noche se realizaron otros ataques y los británicos admitieron la pérdida del *Imperial Star*, de 12 000 toneladas. Sin embargo, las pérdidas italianas también fueron numerosas (seis SM 84 del 36° Stormo no regresaron a la base), y pese al sacrificio de tantas tripulaciones no se pudo impedir que el convoy llegara a Malta.
Buscaglia volvió a la acción el 23 de noviembre, cuando con Rovelli atacó un barco mercante de 7000 t escoltado por cuatro destructores en aguas de Marsa Matruh.
El 14 de diciembre, los seis aviones torpederos de la 281ª Squadriglia fueron divididos en dos secciones: Buscaglia, Faggioni y Forzinetti fueron trasladados a Cirenaica, al aeropuerto de Ain-el-Gazala, y Cimicchi, Rovelli y Cipelletti se quedaron en Gadurra.
El 17 de diciembre se desarrolló lo que se llamó la primera batalla de la Sirte, determinada por el encuentro casual de dos convoyes de aprovisionamiento: el "M 42" italiano, que se dirigía a Libia, y uno británico que navegaba hacia Malta. El servicio de reconocimiento italiano detectó, erróneamente, la presencia del acorazado *Valiant* en el convoy británico y los aviones torpederos de la 281ª Squadriglia recibieron la orden de atacar sólo a los buques de guerra, ya que en el Egeo sólo se disponía de cinco torpedos. Buscaglia, Faggioni y Forzinetti despegaron de Bengazi y Cimicchi, Cipelletti y Rovelli de Gadurra.
Durante el ataque, realizado a pesar del intenso fuego antiaéreo, Forzinetti fue derribado y Buscaglia y Faggioni no pudieron verificar las consecuencias de sus lanzamientos. El grupo de Cimicchi, que al tercer intento consiguió penetrar en la formación enemiga, atacó el objetivo indicado (un buque cisterna que había sido identificado como buque de guerra) pero, cuando regresaban a la base, constataron que los tres aviones llevaban todavía los torpedos. La explicación era sencilla, el segundo de Cimicchi, en su primera misión como torpedero, no había sabido retirar el seguro del torpedo y, por lo tanto, no lo había lanzado. Las tripulaciones de los otros dos torpederos, que tenían orden de lanzar sus torpedos simultáneamente con el jefe de la formación, al ver que éste no lo hacía tampoco lanzaron los suyos.
La 281ª Squadriglia finalizó sus actividades el 28 de diciembre, con una acción mandada por Buscaglia con Cimicchi, Cipelletti y Rovelli; durante el ataque este último fue derribado.







En la parte superior preparación de torpedos aéreos. Arriba: de izquierda a derecha, los cinco pilotos de torpederos condecorados en más ocasiones: Graziani, Di Bella, Melley, Mariano Marini, Cimicchi. A la izquierda: el personal de la 281ª Squadriglia en el aeródromo de Gadurra; de pie, en el centro, Buscaglia; en segunda fila, los suboficiales pilotos, y en primera, los especialistas de las tripulaciones (Estado Mayor de la Aeronáutica italiana).







Los tres supervivientes alcanzaron la proa de un crucero y lanzaron dos torpedos sobre un buque de gran porte. Los británicos anunciaron la pérdida del mercante *Volo*.

El año 1942 y el 132° Gruppo

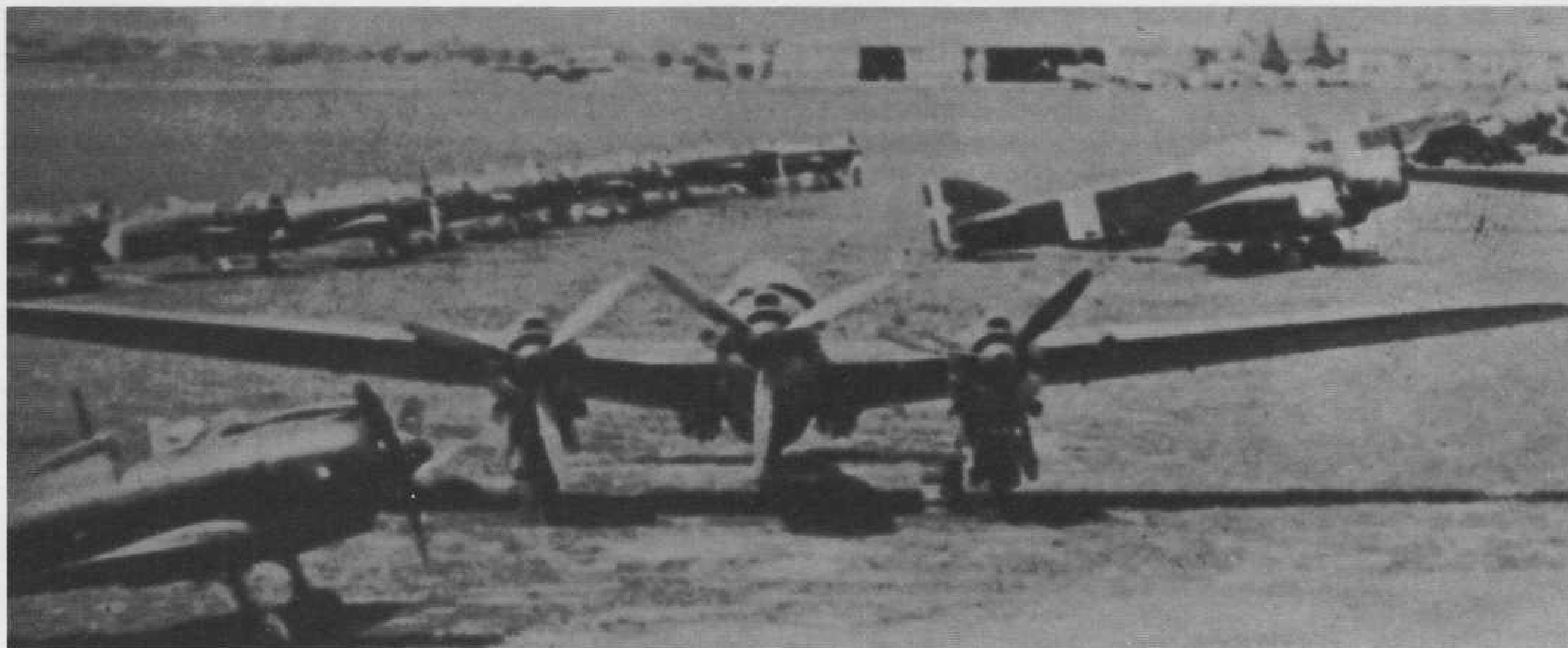
El 1° de enero de 1942, el Estado Mayor de la Regia Aeronautica dispuso que el 41° Gruppo de aviones torpederos fuera equipado con aviones SM 79, y la disolución de la 281ª y 282ª Squadriglia. El 19 de enero, Buscaglia, Graziani, Faggioni, Cristiani, Marino Marini, Venturini, Casadio, Torun, Mayer y Cionni, pasaron a la 204ª y 205ª Squadriglia del 41° Gruppo, mientras Cimicchi fue enviado como instructor al Centro de adiestramiento de Pisa.

En los primeros meses de 1942, las secciones de aviones torpederos se reforzaron y renovaron gracias a la formación de nuevas unidades o a la transformación de secciones de bombardeo. Entre otras unidades, el 1° de abril se formó el 132° Gruppo, que reunió a la 278ª y 281ª Squadriglia bajo el mando de Buscaglia. Después de un breve período de adiestramiento en Littoria, el grupo asumió el estado operativo, con el puesto de mando en Gerbini y las dos escuadrillas basadas en Catania y en Castelvetrano.

En junio, se produjo el bautismo de fuego de la unidad, cuando dos convoyes partieron de Alejandría (operación "Vigorous") y Gibraltar (operación "Harpoon") para abastecer Malta. Las fuerzas aéreas italianas y alemanas se lanzaron contra ellos, seguidas —con poco éxito— por la flota italiana.

Cuando caía la tarde del día 14, el 132° Gruppo, al mando de Buscaglia, atacó al convoy procedente de Gibraltar, alcanzando probablemente al acorazado *Malaya* y al portaviones *Argus*.

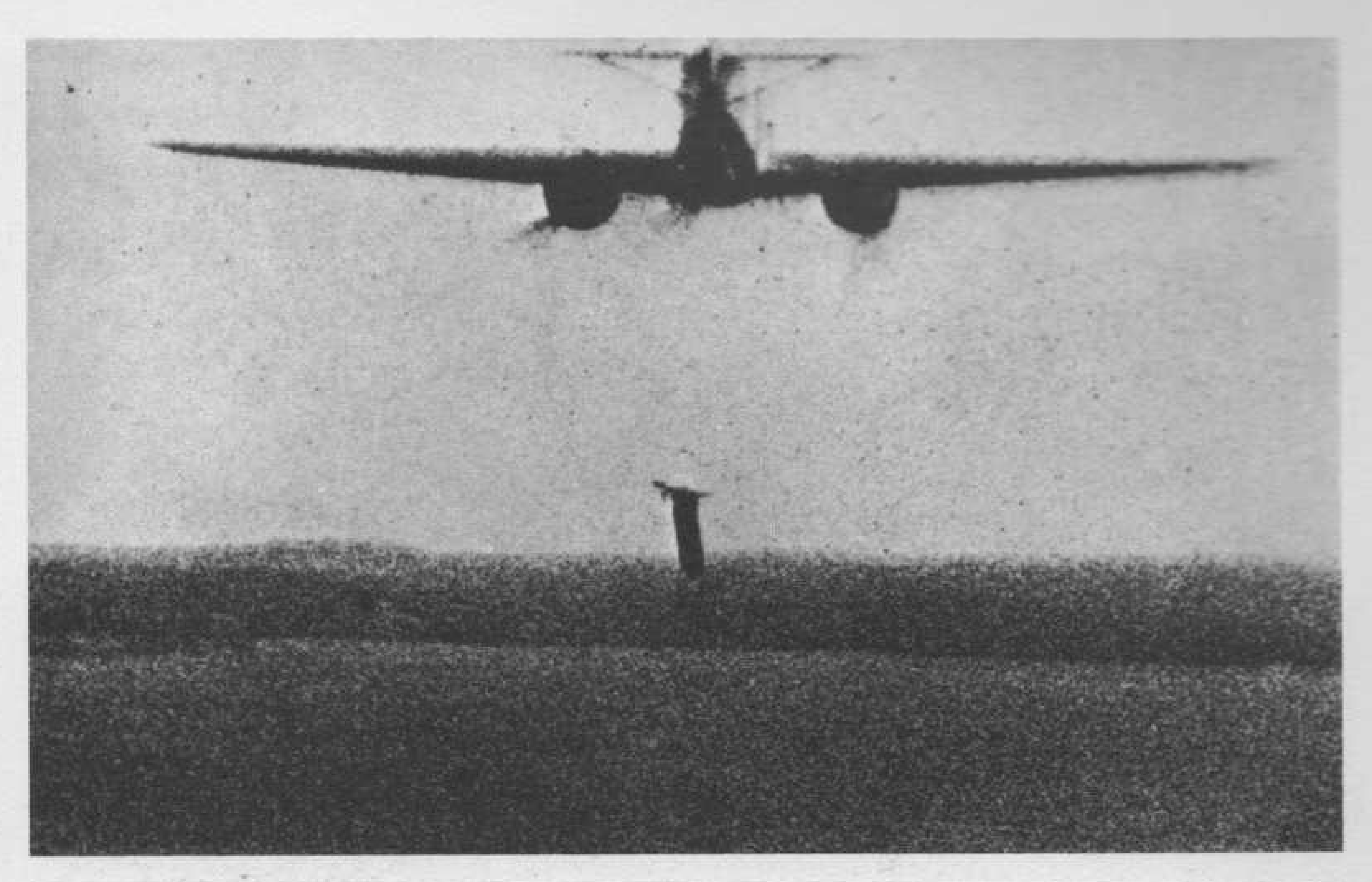
Al día siguiente entraron en combate las fuerzas navales italianas, pero las acciones de los aviones torpederos se vieron bastante limitadas a causa de la escasa disponibilidad de torpedos: sólo tenían cuatro. El primer ataque no tuvo éxito, porque los buques enemigos no pudieron ser localizados con precisión; una segunda tentativa, a cargo de Buscaglia, Camera y Aichner, fue desbaratada por el ataque de un caza Beaufighter que causó daños a los tres aviones. El de Camera sufrió averías muy graves y no pudo participar en el siguiente ataque, que realizaron Buscaglia y Aichner solos, este último sin embargo, sufrió un retraso por problemas en el motor y los dos aviones atacaron por separado. Buscaglia alcanzó un buque que ya estaba averiado y Aichner hundió el destructor *Bedouin*, pero su avión fue derribado. El convoy sufrió otro ataque a cargo de bombarderos y antes de llegar a la isla tropezó con un campo de minas. Finalmente, sólo dos barcos del convoy alcanzaron Malta. Unos meses más tarde, los británicos volvieron a intentar el reabastecimiento a Malta con la operación "Pedestal". En esta ocasión 14 barcos mercantes partieron de Gibraltar



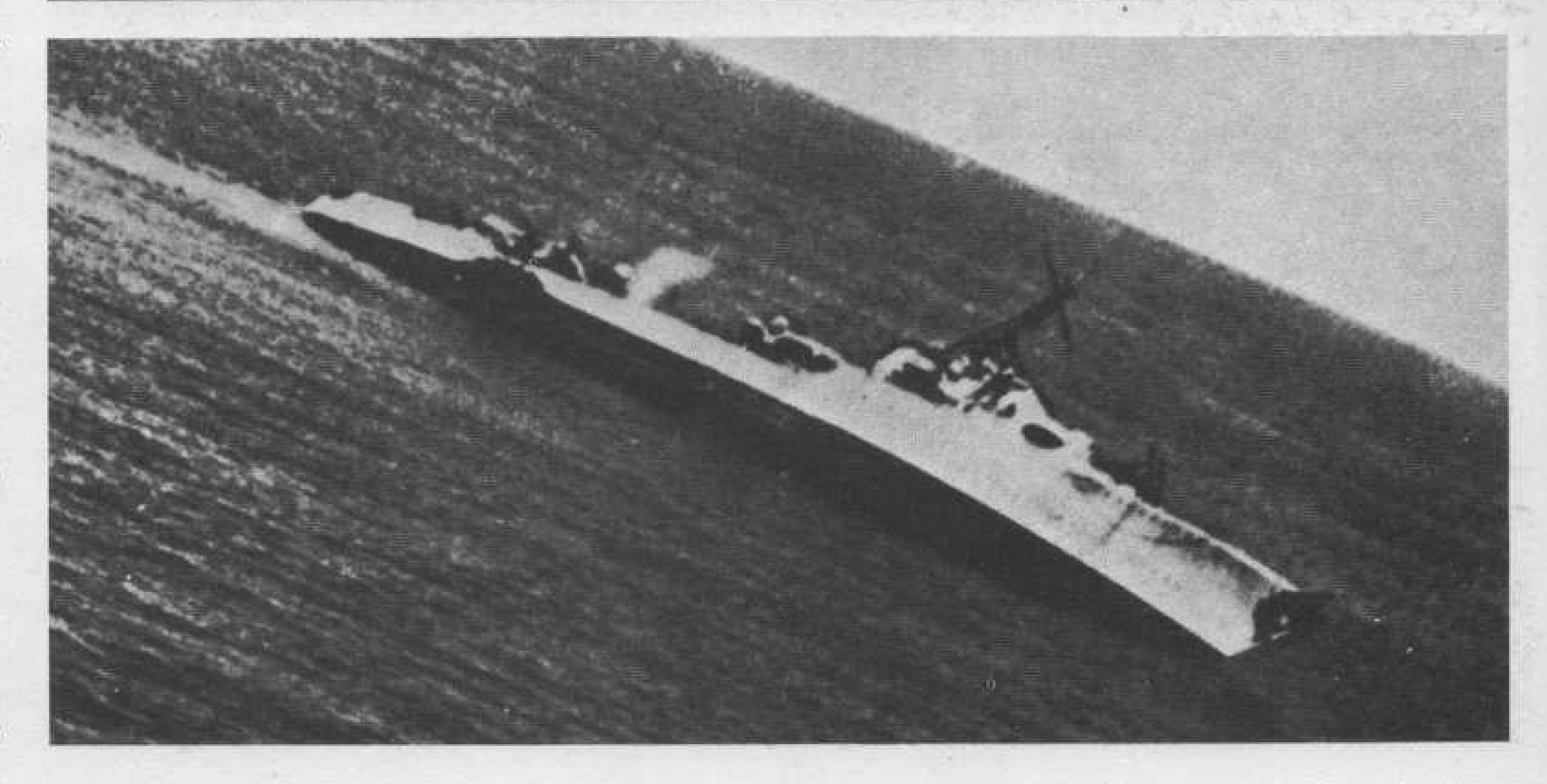
Arriba un trimotor SM 79 Sparviero, el avión torpedero de la Regia Aeronautica utilizado durante todo el conflicto. En el centro un bimotor Cant Z 1018 Leone que habría debido sustituir al SM 79. Abajo el trimotor SM 84, que en 1941 efectuó misiones de apoyo al Sparviero, pero sin éxito. A la derecha el Cant Z 1015 fotografiado en mayo de 1943 en el aeródromo de Gorizia (Estado Mayor de la Aeronáutica italiana).

escoltados por 2 acorazados, 3 portaviones, 3 cruceros y 14 destructores (que en la última etapa de la navegación fueron sustituidos por 4 cruceros y 11 destructores). Un cuarto portaviones, se limitaba únicamente a lanzar cazas Spitfire en dirección a Malta.
La encarnizada batalla que se desarrolló entre el 11 y el 14 de agosto costó a los británicos la pérdida de 9 buques mercantes, el portaviones *Eagle*, dos cruceros y un destructor. Los italianos perdieron 5 aviones torpederos, además de otros tantos destruidos en tierra y una decena gravemente dañada a causa de una incursión de Bristol Beaufighter contra los aeródromos sardos de Decimomannu y Elmas, antes de iniciarse la operación.
El 12 de agosto, entraron en acción 14 aviones del 132° Gruppo que causaron graves daños al destructor *Foresight* que luego hubo de ser hundido. Al día siguiente, una formación de 5 aparatos (3 de la 278ª Squadriglia y dos de la 281ª) realizaron un nuevo ataque al convoy británico, en el curso del cual afirmaron haber alcanzado un barco. El día 14, el 132° Gruppo atacó con 8 aviones, alcanzando, probablemente, a un crucero ligero que formaba parte de la escolta que regresaba a Gibraltar.
Después de esta acción, el resto del mes de agosto y el de septiembre transcurrieron con relativa tranquilidad para el 132° Gruppo.

Buscaglia es derribado...
A principios de noviembre de 1942 la situación en el Mediterráneo dio un giro decisivo, tras el desembarco aliado en Túnez, efectuado bajo la protección de una gran fuerza aérea.
Las acciones ofensivas italianas para detener el desembarco se iniciaron el día 8 con numerosos ataques de aviones torpederos. Una formación del 132° Gruppo, al mando de Buscaglia, intentó una primera acción hacia el anochecer, pero tuvo que desistir a causa de la oscuridad. A última hora de la mañana del día 11, llegó la orden de atacar a un gran convoy que estaba fondeado en el golfo de Bugia, compuesto por diez buques y unas 15 unidades ligeras de guerra. Para esta acción, partieron cuatro aviones, pilotados por Buscaglia, Graziani, Faggioni y Angelucci; atacados por los cazas británicos y por el fuego antiaéreo, que derribó al avión de Angelucci, los tres sobrevivientes realizaron el ataque y regresaron con gran esfuerzo a su base. En el curso de esta misión hundieron dos barcos —admitidos por los aliados— el *Awatea* y el *Chatay*.
El 12 de noviembre, el Mando Aéreo de Sicilia ordenó al 132° Gruppo que atacara de nuevo, con fuerzas mayores, el convoy del golfo de Bugía. Y así, partieron cuatro aviones de la 278ª Squadriglia y dos de la 281ª, al mando de Buscaglia, que cuando llegaron sobre el objetivo fueron atacados por los Spitfire de la protección. Éstos se encarnizaron con el avión del jefe de la formación, del que comenzó a salir una intensa humareda. Pese a este contratiempo, Buscaglia continuó el ataque, sobrevoló un destructor, encajando otros impactos, y con el avión en llamas lanzó su torpedo contra un barco; poco después, el SM 79 rozó el mar y explotó.
El parte de guerra n° 901 del 13 de noviembre dio la noticia: "El mayor Carlo Emanuele Buscaglia, que condujo en combate a su glorioso grupo de aviones torpederos y superó con su nueva victoria las 100 000 toneladas de naves enemigas echadas a pique, no ha regresado a su base". Se le concedió la medalla de oro al valor militar, que se añadía a sus siete condecoraciones anteriores.
El 132° Gruppo se transformó en el Gruppo Buscaglia y continuó las operaciones, primero al mando de Graziani y después a las del mayor Casini.
El armisticio del 8 de septiembre de 1943 puso término a la actividad de las unidades dedicadas a resistir la invasión de Italia.







Arriba: un torpedero italiano SM 79 lanza un torpedo, en abril de 1942, sobre un buque británico que, alcanzado (foto central), empieza a hundirse. Abajo: el destructor británico Bedouin *se hunde, alcanzado por un torpedo, en las aguas del Mediterráneo, el 15 de agosto de 1942 (Farabola; Estado Mayor de la Aeronáutica italiana).*

¡...pero está vivo!
Después del armisticio, el personal refugiado en el sur, donde no se reconstituyeron las unidades de aviones torpederos, recibió una noticia sorprendente: Buscaglia estaba vivo. Aunque herido y quemado, había sobrevivido al derribo del 12 de noviembre y después de un período como prisionero en EEUU volvió a Italia. Se le confió el mando del 28° Gruppo del Stormo Baltimore de las fuerzas aéreas cobeligerantes; esta sección estaba dotada de bimotores Martin Baltimore, cedidos por los británicos. Estos aviones, propulsados por dos motores Wright de 1724 hp, diferían mucho —sobre todo en el despegue— de los SM 79 o de los otros trimotores a los que estaban habituados los pilotos italianos. Estos detalles traicionarían a Buscaglia, que se precipitó en un intento de despegue. El piloto consiguió salir del avión, pero quedó envuelto en llamas. Murió al día siguiente de haber sufrido el percance, el 8 de agosto de 1944.

El explorador polar

El vuelo al Polo Norte de Byrd inauguró la era de las exploraciones aéreas polares, contribuyendo a ampliar los conocimientos sobre nuestro entorno

Según alguno de sus biógrafos estadounidenses, Richard Evelyn Byrd fue el más prestigioso explorador del siglo XX. Sin embargo, hay otros (sobre todo de otras nacionalidades) que si bien coinciden en que fue un gran explorador, puntualizan, sin embargo, que lo fue en la aceptación aventurera más bien que en la acepción científica de la palabra. Pero se trate de un deportista amante de la aventura, de un hombre de ciencia o de las dos cosas a la vez, el hecho es que Byrd contribuyó en gran manera a ampliar el conocimiento sobre las regiones polares, prestando una excelente ayuda a los geógrafos. En la vocación de Byrd por explorar los polos, no se sabe todavía en qué manera influyó la afirmación de su profesora de geografía que un día le explicó —conforme a los conocimientos de la época— que el Polo Sur era «sólo un océano.»

Bryd nació el 25 de octubre de 1888 en Winchester, Virginia, en el seno de una familia acomodada. Su padre era un abogado prestigioso, y uno de sus hermanos, Harry Flood Byrd, llegó a senador de Estados Unidos. En cuanto a él, según el testimonio de su madre «nació con vocación de explorador» y, para estimularla, sus padres no se opusieron a que cuando tenía sólo 12 años, Richard Evelyn partiera con unos parientes en un viaje alrededor del mundo. Después de terminar sus estudios universitarios Byrd entró en la Academia naval, de la que salió, en 1912, con el despacho de oficial de marina. En 1916, la fractura de un pie le obligó a dejar el servicio activo, pero este percance no fue obstáculo para que fuera admitido en una escuela de pilotos de la US Navy.

Después de la primera guerra mundial, Byrd se encontró inmerso en el conflicto entre los partidarios del poderío naval y los del poderío aéreo, estos últimos encabezados por el general Billy Mitchell, que pagó su postura frente a los «conservadores de la Marina» con un consejo de guerra. Byrd, para alejarse de esas discusiones, que lo irritaban profundamente, a mediados de la década de los veinte pidió la baja en la aviación para dedicarse a la organización de una exploración al Polo Norte, financiada por Henry Ford.

Del Polo al Atlántico

Un componente esencial de esa empresa fue, sin duda, el desafío con el gran explorador noruego Roald Amundsen, que en mayo de 1926, se preparaba para sobrevolar el Polo con el italiano Umberto Novile, a bordo de un dirigible construido por este último el *Norge*. Byrd, que era partidario de los ingenios «más pesados que el aire», opuso al dirigible de la expedición Amundsen-Nobile uno de los sólidos trimotores que construía la Fokker.

El 9 de mayo de 1926, los dos «adversarios» estaban dispuestos para la empresa y ambos habían instalado sus bases en el Kongsfjord, en las Spitzberg. El primero en partir, a la 1.50 de la madrugada, fue el Fokker. En el avión, bautizado *Josephine Ford*, en honor a la hija de quien financiaba la empresa, iban a bordo, además de Byrd, el piloto y mecánico Floyd Bennett. Faltaba casi una hora para alcanzar la meta, el Polo Norte, cuando Byrd advirtió que el motor de estribor perdía aceite, pero como se trataba de una pérdida pequeña decidió seguir adelante. «Nuestro destino

Richard Byrd (en el centro) y Floyd Bennett (a la derecha), protagonistas del vuelo histórico al Polo Norte en 1926. Con ellos está el mecánico George Noville, que en 1927 acompañó a Byrd en el vuelo Estados Unidos-Europa con el Fokker trimotor America *(Central Press).*





Byrd (a la derecha) y su rival Roald Amundsen, el gran explorador polar noruego, ante el trimotor Fokker Josephine Ford *que los mecánicos estaban disponiendo para el vuelo sobre el Polo Norte. Amundsen desapareció en junio de 1928, mientras volaba sobre el territorio ártico buscando a Nobile y a sus compañeros de la desafortunada expedición del dirigible* Italia *(Library of Congress)*

—escribió después— estaba ya al alcance de la mano; no podíamos volver atrás.» A las 9.03 según los cálculos de Byrd, el avión sobrevolaba el desierto helado, que en los mapas está indicado como el Polo Norte terrestre. Después, se inició el vuelo de regreso. Byrd recordó: «No éramos más que dos insignificantes manchitas que volaban sobre una inmensa superficie blanca en un pequeño aeroplano sin poder hablarnos ni oírnos, ensordecidos por el zumbido de los motores; únicamente un puntito en el centro de 26 000 kilómetros cuadrados de desolación, hasta donde se perdía la vista. Nos sentíamos tan diminutos como la cabeza de un alfiler y solos como en una tumba; lejanos y remotos como en una estrella».

Quince horas y media después de la partida, el trimotor aterrizó en el Kongsfjord. Byrd y Bennett volvieron a Estados Unidos como triunfadores y Byrd fue ascendido a capitán de fragata. Treinta y cuatro años más tarde, en 1960, un meteorólogo sueco pondría en duda la exactitud de los cálculos de Byrd acerca del punto que estimó como el Polo Norte, pero eso no desmerece el valor de la empresa. En cambio, no se planteó ninguna duda acerca del vuelo sobre la misma meta que realizó el dirigible de Amundsen y Nobile que, según los cálculos de ambos exploradores, tuvo lugar a la 1.30 del 11 de mayo de 1926. El año siguiente, siguiendo las huellas de Lindbergh, Byrd con tres compañeros de aventura (Acosta, Balchen y Noville) y en otro trimotor Fokker denominado *America,* afrontó la travesía del Atlántico, de Nueva York a París. El 29 de junio de 1927, Byrd partió de Roosevelt Field (el mismo lugar del que despegara Lindbergh para su viaje) y, después de 42 horas de vuelo, hubo de realizar un amaraje forzoso, a causa de las pésimas condiciones de visibilidad reinantes en la costa de Bretaña. Afortunadamente, Byrd y sus compañeros salieron indemnes.

Sobre el Polo Sur

El Atlántico sólo representó un paréntesis en la carrera de Byrd cuya auténtica vocación residía en la exploración polar. A finales de 1928, estaba de nuevo entre los hielos, en lo que fue la primera de sus cinco expediciones a la Antártida. La preparación de este viaje costó un millón de dólares («la expedición más cara de la historia», según un periódico) y Byrd dispuso para su realización de tres aviones, tres barcos, 42 hombres, tractores y trineos con perros, además de numerosos instrumentos científicos. En la Bay of Whales, junto a la barrera de Ross, instaló una base a la que denominó Little America (Pequeña América). Y desde allí, a las 3.29 de la mañana del 29 de noviembre de 1929, Byrd despegó a bordo de un trimotor Ford bautizado con el nombre de *Floyd Bennett,* muerto poco antes, para sobrevolar el Polo Sur. Le acompañaban los pilotos Berndt Balchen y Harold June, y el fotógrafo Ashley Mckinley.

El vuelo registró momentos dramáticos. El pesado trimotor sobrecargado de gasolina y provisiones, no logró alcanzar la altitud suficiente para superar las elevaciones que se erguían en la ruta hacia el Polo Sur. Byrd ordenó arrojar al vacío cien kilos de valiosas provisiones («suficientes para alimentar a cuatro hombres durante un mes», anotaría más tarde). En ese momento «el avión subió, literalmente, de un salto; en un instante ascendimos cien metros... Volábamos a 140 km/h, con las oscuras laderas del monte Nansen a nuestra izquierda. Después el avión siguió elevándose gradualmente; el altiplano se extendía blanco e inmenso hacia el sur. El polo estaba delante nuestro, a unos 500 km de distancia». Después de unas horas, el Polo Sur era sobrevolado por primera vez en la historia (esta vez sin que fuera puesto en duda). Luego se inició el retorno a Little America y el éxito.

El último vuelo polar

Entre 1933 y 1935 Byrd volvió a la Antártida con el grado de contralmirante para una segunda expedición, en el curso de la cual pasó seis meses solo en un refugio a casi 200 kilómetros al sur de Little America. Estuvo a punto de morir asfixiado por las emanaciones de una estufa y fue puesto a salvo por una expedición que llegó hasta donde se encontraba a bordo de vehículos oruga. Después, entre 1939 y 1941, dirigió una tercera expedición antártica que amplió los conocimientos acerca de los límites meridionales del Pacífico.

Después de la guerra, entre 1946 y 1948, Byrd encabezó una expedición organizada por la US Navy (operación «High Jump») con trece barcos, cuatro mil hombres y varios aviones. El 15 de febrero de 1947 Byrd sobrevoló por segunda vez el Polo Sur, y el 8 de enero de 1956, lo hizo por tercera y última vez, en el curso de otra gran expedición americana, la operación «Deep Freeze». Murió un año más tarde en Boston, el 11 de marzo de 1957, a causa de una crisis cardíaca.

El número uno de Italia

Alumno de Wilbur Wright y titular de la primera licencia italiana de piloto, Mario Calderara obtuvo su mayor éxito en el Circuito de Brescia



Arriba un cartel con el retrato de Mario Calderara y una imagen del biplano Wright, en el que aprendió a volar en 1909 en el campo romano de Centocelle, siguiendo las enseñanzas de Wilbur Wright. Abajo Calderara con el biplano Wright en el Circuito aéreo de Brescia, en septiembre de 1909 (AMI).

«Los abajo firmantes, en representación de la autoridad deportiva aeronáutica italiana, reconocida por la FAI (Fédération Aeronautique International), certifican que el caballero Mario Calderara, teniente de navío, nacido en Verona el 10 de octubre de 1879, habiendo satisfecho todas las pruebas exigidas por la FAI, ha recibido el título de *piloto aviador*." Este texto fue firmado, "el diez de mayo de 1910", por el presidente y el secretario del Aero Club de Italia, como legítimos representantes de la Fédération Aeronautique International de París, convalidando con sus firmas el primer título italiano de piloto.

Como se deduce de su grado de teniente de navío, el caballero Mario Calderara había llegado a la aviación desde las filas de la Marina. Es preciso ahondar en los orígenes marineros para hallar su pasión por la aviación, buena prueba de ello es lo que escribió en su diario: «Mis recuerdos de la aviación vienen de antiguo, de cuando era alumno de la Academia naval y realizaba un ejercicio de navegación a bordo del *Flavio Gioia*". Su interés por la aviación se reveló definitivamente cuando tuvo noticia del vuelo de los hermanos Wright del 17 de diciembre de 1903. Dos años más tarde proyectó una cometa con flotadores que debía elevarse tras ser remolcada por una motora. Sin embargo, el experimento se realizó a remolque de un torpedero y terminó con el baño del piloto, afortunadamente sin consecuencias.

En 1908, sin amilanarse por su desgraciado debut, Calderara se asoció con el francés Ambroise Goupy para proyectar un biplano con hélice tractora, que más tarde fue construido por Blériot y probado en marzo de 1909. Sin embargo, Calderara tenía otras ocupaciones durante ese mismo mes de marzo; en efecto, en el campo romano de Centocelle, bajo la dirección de Wilbur Wright, que se hallaba en Italia invitado por el Club de aviadores de Roma, estaba aprendiendo a volar en el biplano del pionero estadounidense.

Victoria en Brescia

Con su título de piloto Wright en el bolsillo, Calderara, ayudado por su amigo Savoia, afrontó la más difícil de las competiciones que se recuerdan: el Circuito aéreo internacional que se desarrolló en Brescia, del 8 al 20 de septiembre de 1909. Calderara tuvo un mal comienzo, ya que el primer día sufrió un accidente del



Mario Calderara (el primero de la izquierda) con un grupo de pioneros italianos de la aviación, en la concentración de Brescia de 1909. Junto a Calderara, de izquierda a derecha, aparecen en primera fila: Leonino Da Zara, Umberto Savoia (que, con Calderara, había sido alumno de Wilbur Wright), el constructor del Alto Adigio Franz Miller, Umberto Cagno y Mario Cobianchi. El último de la derecha, en segunda fila, es Romeo Frassinetti (AMI).

que, afortunadamente, salió ileso. El biplano Wright con el que había despegado Calderara falló a causa de un defecto de estabilidad en el viraje. Pese a este percance, el piloto declaró confiado a los periodistas: «Pronto, este grave problema que afecta a la estabilidad automática en los aeroplanos Wright, será solucionado y entonces el Wright alcanzará una practicidad absoluta, que le proporcionará una primacía indiscutible. Se convertirá en una máquina perfecta». De todos modos, aunque Calderara no pudo solucionar esos defectos del avión (cuyas averías se repararon apresuradamente), se reincorporó a la competición. Y así, el 12 de septiembre, en el concurso para el mejor vuelo con pasajero, voló primero con su amigo Savoia y después con Gabrielle D'Anunzio (que de esta forma completaba su segundo bautismo del aire en el mismo día). El 19 de septiembre se adjudicó el premio de 5 000 liras ofrecido por el *Corriere della Sera* para «el piloto italiano que, con un aparato construido en Italia y con motor italiano, recorriera 20 kilómetros». El Wright Ariel, con motor Rebus, respondía a estos requisitos y Calderara ganó la prueba, invirtiendo en el recorrido un tiempo de 21' 43". Después de aterrizar, y antes de que la multitud se abalanzara entusiásticamente sobre Calderara, el piloto declaró: «¡Por fin! ¡Después de tanta *guigne* (mala suerte)! ¡Pensar que he volado esos 20 kilómetros tantas veces en Roma! ¿Sería posible que no pudiera hacerlo aquí?» El *Corriere della Sera* puso el jubiloso título de «Calderara vuela. La angustia y el triunfo de sus abnegados seguidores» a un artículo de Luigi Barzini que comenzaba líricamente: «Calderara vuela. Su aeroplano fue lanzado con gracia, deslizándose por la corredera como si se tratara de un gran trineo a vela y saltó en el aire dócilmente, comenzando sus evoluciones. El zumbido de sus hélices se alejó, el aparato se estilizó y difuminó, en una veloz huida hacia el horizonte arbolado, elevándose y descendiendo con movimientos repentinos, como un gran insecto».

Regreso a los hidroaviones

Después de su gran éxito en Brescia, Calderara volvió al objeto de su primer interés: los hidroaviones. Entre 1910 y 1911 construyó y probó en La Spezia el primer avión de este tipo enteramente italiano, en cuanto a proyecto y construcción. En sus actividades de constructor estuvo ayudado siempre por su fiel amigo Savoia. En 1913, con el apoyo de capitales británicos, obtenidos por medio de Lorenzo Santoni, un emprendedor financiero y pionero de la aviación que vivía en Londres y, que en 1912, había sido el primer italiano que voló sobre el canal de la Mancha en un Deperdussin, Calderara fundó la Società Aeroplani Savoia, con sede en Milán. Cuando estalló la guerra volvió al servicio activo, y participó en la organización de escuelas para pilotos de hidroaviones en Sesto Calende (en el lago Mayor), en el lago de Bolsena y cerca de la base naval de Tarento.

Después, su biografía se diluye. En la década de los treinta vivió en París, donde realizó estudios e investigaciones. Calderara murió en Roma el 16 de marzo de 1944, pero a consecuencia del drama en que se hallaba sumida Italia en aquellos momentos, su desaparición pasó inadvertida.

En defensa de Australia

Clive Caldwell, especialista en ataques contra blancos en movimiento, combatió con éxito en África del Norte y en el Pacífico



El coronel Clive Caldwell, galardonado con múltiples condecoraciones como la *Distinguished Service Order* la *Distinguished Service Cross* con barra, y la cruz polaca al valor militar, derribó durante la guerra 28 aviones enemigos; sin embargo, sus compatriotas, los australianos, lo aprecian sobre todo por su contribución personal a la defensa de Darwin y del norte de Australia.

Clive Robertson Caldwell nació el 28 de julio de 1910 y después de terminar los estudios secundarios fue empleado de banca, cuidador de ganado en Queensland y encargado de una gasolinera. Caldwell, que era un apasionado por el vuelo, obtuvo su título de piloto civil después de seguir los cursos del Royal Aero Club de Nueva Gales del Sur. Un día después de iniciarse la segunda guerra mundial se enroló como alumno de oficial de piloto, pero abandonó la escuela cuando supo que, dada su experiencia, cuando fuera nombrado subteniente sería destinado a instructor de vuelo. El 27 de mayo de 1940 se enroló de nuevo, esta vez como simple aviador, y el 14 de noviembre obtuvo el título de piloto militar, y poco después, el 12 de enero de 1941, consiguió su nombramiento oficial.

El escuadrón Tomahawk

Caldwell fue destinado al 250° Squadron, basado en Palestina y dotado de cazas Curtiss P-40 Tomahawk. El 12 de mayo de 1941 se produjo su bautismo y el 26 de junio, después de treinta misiones, derribó su primer aparato enemigo, un Messerschmitt Bf 109, en un combate entre Tobruk y el reducto Capuzzo. El día 30 derribó dos Ju 87 y el 7 de julio salió victorioso en un duelo con un Fiat G 50.

El 29 de agosto, mientras volaba, fue atacado por dos Bf 109 que dañaron gravemente su avión y le causaron numerosas heridas, perdiendo el sentido; sin embargo, consiguió recobrarse y pudo hacerse con el control del avión que ya se precipitaba.

Caldwell estaba a punto de lanzarse en paracaídas ya que el fuego había invadido la cabina, cuando las llamas, causadas probablemente por la combustión de aceite y no de carburante, se apagaron por sí mismas; después, condujo su avión a la base, donde aterrizó sin sufrir más percances, pese a las condiciones de su aparato.

Una carrera vertiginosa

El 12 de septiembre, fue ascendido a teniente y nombrado comandante del escuadrón «K» del 250° Group, en un momento bastante crítico para las fuerzas aéreas británicas que, a causa de las pérdidas sufridas en Grecia y Creta, debían aceptar directamente de los centros de adiestramiento a los nuevos pilotos, carentes de experiencia tanto en el combate como en el vuelo, precisamente en un momento en que resultaba de gran urgencia formar nuevos grupos, además de reconstituir los que habían sido diezmados. Esta situación conducía a que los oficiales de las distintas unidades, además de dirigir las formaciones en combate, también debían instruir a los recién llegados para poder utilizarlos lo más brevemente posible.

En diciembre de 1941, con motivo de la formación de

Abajo Caldwell (el tercero de la izquierda, en primera fila) con los pilotos del 112° Squadron, en Antelat, en enero de 1942 Arriba el emblema del 250° Squadron (al que fue destinado el as australiano) con el lema «Cerca del sol» (Imperial War Museum, Londres)

una unidad constituida por los 250° y 122° Group, Caldwell participó con sus hombres en varias acciones y de los veintiséis Ju 87 que abatieron, cinco los derribó él en un solo día. Por esa acción le fue concedida la *Distinguished Service Cross* con barra, en reconocimiento también de sus 18 victorias anteriores, más una decimonovena, obtenida en colaboración (y por eso considerada como «media victoria»), con otro piloto. El 3 de enero, Caldwell fue ascendido a mayor y se le concedió el mando del 112° Squadron, que cuatro días más tarde recibió seis Kittyhawk, aparatos muy apreciados por Caldwell, en especial por la potencia de fuego de las seis ametralladoras calibre 12,5, montadas en las alas. Los Kittyhawk habían sido concebidos como aviones de caza, pero hubo que transformarlos en cazabombarderos a causa de las elevadas pérdidas de Blenheim (aparatos que, por otra parte, ya estaban casi superados) que había sufrido la RAF. Precisamente, fue Caldwell quien sugirió dicha transformación, observando que después de soltar las bombas, el Kittyhawk volvía a convertirse automáticamente en un interceptador, por lo que podía ser utilizado también sin escolta de cazas. El as quiso asegurarse personalmente de que las bombas, después de ser soltadas, no terminarían en la hélice, por lo que procedió a establecer el ángulo óptimo de picado. Al día siguiente, bombardeó con resultado positivo un objetivo enemigo en las proximidades de Martuba: había nacido el «Kittybomber».

Regreso a Australia

Con veinte victorias y media en su activo, Caldwell volvió a Australia en mayo de 1942, a petición del gobierno de Canberra y en contra de la opinión del mariscal del Aire sir Arthur Tedder, comandante en jefe de la RAF en Oriente Medio, que no deseaba desprenderse de un elemento tan valioso y que en la hoja de servicios del oficial, quiso anotar personalmente: «Excelente comandante y piloto de caza de gran clase».

Antes de regresar a su patria, Caldwell fue piloto de Spitfires en Inglaterra y ganó la cruz polaca al valor militar. Después, en el viaje de vuelta a Australia, pasó por Estados Unidos, donde fue recibido por el presidente Roosevelt.

La defensa de Darwin

La RAAF (Royal Australian Air Forces, Fuerzas aéreas australianas) estaba constituyendo un ala de Spitfires que recibió en etapas sucesivas (71 primero y más tarde otros 33) y que estaba al mando del coronel Walters, mientras Caldwell, ascendido a teniente coronel el 1 de enero de 1943, se convirtió en el comandante de operaciones.

Los Spitfire obtuvieron un primer éxito el 6 de febrero cuando derribaron un Mitsubishi Dinah; el 3 de marzo, Clive Caldwell obtuvo sus primeras victorias en su patria, abatiendo un Cero (primer avión de este tipo que derribaban los Spitfire de la RAAF) y un Mitsubishi Kate. El 2 de mayo, mientras simultaneaba el mando del ala y el de operaciones, el as dirigió a su unidad en una acción muy importante pero a la vez muy discutida. Aquel día, los Squadrons n.° 54, 452 y 457 recibieron de tierra la orden de colocarse a 9 000 m de altitud en un punto situado a 16 km de Darwin, para atacar una formación de más de veinte bombarderos escoltados por cazas. Pero cuando llegaron a la altitud indicada, Caldwell advirtió que los cazas enemigos volaban a una altitud 1 200 m superior a la suya. El combate resultó muy desigualado, ya que el enemigo perdió seis aviones y los australianos once, aunque conviene precisar que de ellos sólo cinco Spitfire cayeron por efecto del fuego enemigo; las otras pérdidas se debieron a causas mecánicas, falta de carburante o inexperiencia de algunos pilotos.

El resultado de este combate desató ásperas críticas, a las que la unidad reaccionó el día 20 cuando, durante un ataque japonés, sobre Darwin, en el que únicamente perdieron dos aparatos, abatió nueve bombarderos y cinco cazas. En los seis meses siguientes, el ala se vio obligada a reducir sus posibilidades operativas a causa de las continuas averías en los motores, producidas tanto por la prolongada utilización de los aparatos como por el clima tropical. Esta circunstancia hizo que Caldwell pidiera refuerzos urgentes que, cuando llegaron, devolvieron su eficacia a la sección.

Antes de que se cumpliera un año del comienzo de las actividades de los escuadrones de la RAAF en Australia, Caldwell obtuvo su victoria veintiocho y media. Desde septiembre de 1943 hasta abril de 1944 el as (que en octubre de 1943 había recibido la *Distinguished Service Order*) estuvo al mando de la Sección II de adiestramiento. En abril de 1944 se le asignó la misión de crear y dirigir el 80° Group de Caza, con base en Darwin y dotado de Spitfire Mk 8. Los mejores aviones de la serie, según Caldwell.

Entretanto, la retirada de los japoneses del Pacífico meridional había librado prácticamente a la ciudad de Darwin de los ataques aéreos, por lo que el 80° Group fue trasladado a la isla de Morotai, en el archipiélago indonesio. La guerra se acercaba ya a Filipinas, y como sea que los estadounidenses expresaron su deseo de liberar esas islas en solitario, la 1ª Task Force aérea australiana, a la que pertenecía el 80° Group, se limitó a cumplir misiones secundarias, sobre todo contra barcos ligeros que, según Caldwell y otros oficiales resultaban «inútiles y perjudiciales para las tripulaciones, frustrantes y sujetas a riesgos desproporcionados a la importancia de las misiones confiadas».

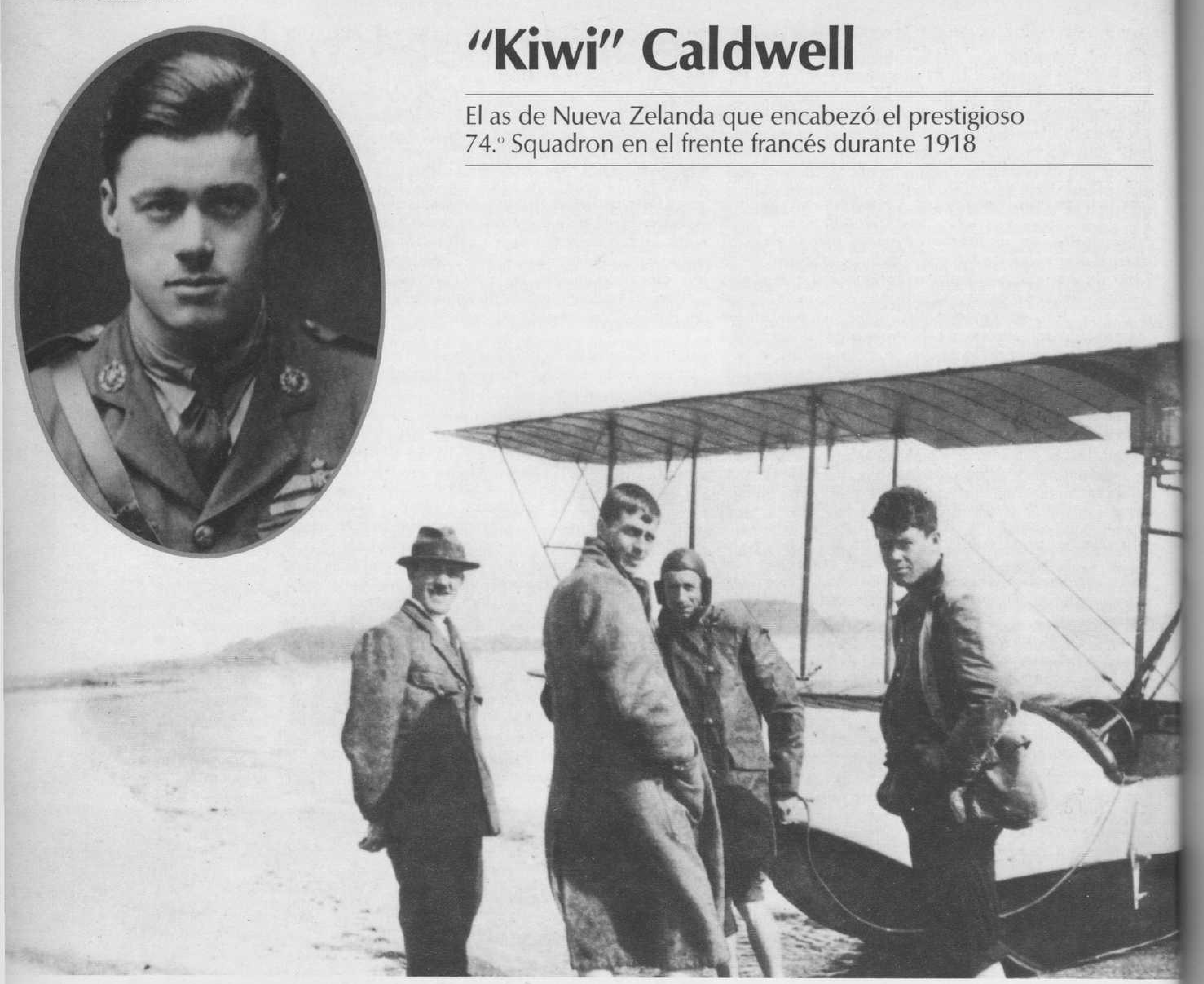
En abril de 1945 ocho oficiales superiores, entre los que se encontraba Caldwell, presentaron su dimisión como protesta. Entonces, se abrió una investigación y, desafortunadamente en lo que respecta al as, se indagó también acerca del intenso tráfico de bebidas alcohólicas entre aviadores australianos y los miembros de las fuerzas armadas estadounidenses a las que MacArthur había limitado la ración. Resultó, por ejemplo, que los aviones procedentes de Australia transportaban grandes cantidades de bebidas alcohólicas que después eran vendidas. Caldwell, que fue arrestado y luego puesto en libertad condicional, admitió haber tomado parte en esas actividades y en enero de 1946 un tribunal militar le condenó a una degradación que, en la práctica, se resolvió con la pérdida de un día de sueldo. Poco después, el as se dio de baja en la RAAF, tras haber cumplido más de 400 misiones y realizado 391 horas de vuelo con los Tomahawk, 178 con los Kittyahawk y 332 con los Spitfire.



Un Spitfire Mk 5 de la 1ª Ala que, al mando de Caldwell, participó en la defensa de Darwin, Australia
El 1 de enero de 1943, el piloto australiano fue ascendido a teniente coronel obteniendo el mando operativo de un ala de Spitfire (Australian War Museum)

"Kiwi" Caldwell

El as de Nueva Zelanda que encabezó el prestigioso 74.º Squadron en el frente francés durante 1918



Arriba: Keith Caldwell (a la derecha) en la escuela de vuelo de los hermanos Walsh en Nueva Zelanda, donde aprendió a pilotar. En el óvalo: Caldwell, con el uniforme del Royal Flying Corps, en el que se alistó en 1916 (K.L. Caldwell; E.F. Cheesman).

El neozelandés Keith Logan Caldwell realizó una larga y destacada carrera durante la primera guerra mundial y los 25 aviones enemigos que destruyó lo convirtieron en el primer as de Nueva Zelanda. Keith nació en ese país el 16 de octubre de 1895 y se educó en el King's College de Auckland y en el Wanganui College, pasando también algún tiempo en Gran Bretaña. Cuando terminó sus estudios, en 1914, entró a trabajar como administrativo en el Banco de Nueva Zelanda.
Cuando estalló la primera guerra mundial, dos hermanos neozelandeses advirtieron que harían falta más pilotos para el Royal Flying Corps y propusieron al gobierno de su país la creación de una escuela de entrenamiento de vuelo. Tras algunas negociaciones con el gobierno y el Ministerio de la Guerra en Londres, los hermanos Walsh abrieron su escuela de vuelo, en la que se inscribió Keith Caldwell, el cual fue miembro del primer grupo de tres alumnos que fue adiestrado en la escuela.
Esta institución fue fundada gracias a un acuerdo entre el gobierno de Nueva Zelanda, el Ministerio de la Guerra británico y el Royal Aero Club de Londres. El Ministerio de la Guerra aceptaría como pilotos del Royal Flying Corps a los neozelandeses que poseyeran el título de piloto librado por el Royal Aero Club. Los candidatos elegidos recibirían un pasaje en primera clase hasta Gran Bretaña y cobrarían la paga de un alférez. Además, cuando llegaran a su destino se les devolverían las tres cuartas partes del coste de su adiestramiento.

Primer vuelo en solitario

La Escuela de vuelo de Nueva Zelanda poseía un avión, un hidrocanoa Curtiss de construcción nacional equipado con un motor Anzani de diez cilindros. Estaba provisto de doble mando, y profesor y alumno se acomodaban en asientos lado a lado; sin embargo al avión le faltaba potencia y no siempre se conseguía que despegara desde el agua con dos ocupantes.
El 28 de noviembre de 1915, Caldwell y un compañero, Callender, arrojaron una moneda al aire para decidir quién sería el primero en realizar un vuelo en solitario; Caldwell ganó y se convirtió así en el primer piloto adiestrado bajo este plan para volar en solitario. Continuó su curso de vuelo con un biplano Caudron que los hermanos Walsh habían convertido en hidroavión y al que había montado el motor del Curtiss. Los alumnos volaron en el nuevo avión mientras intentaban superar las pruebas de calificación, que consistían en despegues, hacer ochos en el aire y aterrizar con el motor desconectado.
Caldwell y Callender dejaron la escuela el 22 de di-

ciembre de 1915 y viajaron a Inglaterra a principios de 1916. Ambos eran portadores de sendos certificados en los que se notificaba que habían superado las pruebas de aptitud, y que debían presentar en el Royal Aero Club de Londres. El coste del curso de vuelo había ascendido a 100 libras esterlinas.
Caldwell fue enviado primero a Francia con el 8° Squadron, en julio de 1916 y allí pilotó los BE 2c, principalmente en misiones de reconocimiento, pero también en otras de bombardeo y fotografía aérea. Más tarde, ese mismo año, fue trasladado al 60° Squadron, donde voló en los cazas Nieuport junto a otros pilotos conocidos, como Ball, Meintjes, Chidlow Roberts, «Zulu» Lloyd, «Nigger» Horn, Young y Frankie Soden, a las órdenes de Jack Scott, que era el comandante. La destreza y el valor de Caldwell le proporcionaron un rápido ascenso y ganó la *Military Cross* (cruz militar) como resultado de una acción en la que encabezó a una formación de cinco aviones contra doce aparatos enemigos, todos los cuales fueron derribados.

El «Tiger Squadron»
Caldwell llamaba «grid» (parrilla) a todos los aviones y, en consecuencia, los miembros de su escuadrilla lo conocían como «Grid» Caldwell. A principios de 1918, Caldwell, que ya había sido ascendido a mayor, tomó el mando del 74° Squadron, basado en London Colney, con el que se trasladó a Francia en marzo. La escuadrilla estaba equipada con SE 5, un avión que pilotaban con tanto ímpetu que rápidamente se ganaron el título de Tiger Squadron (el escuadrón de los tigres).
Caldwell había admirado mucho al capitán Albert Ball (condecorado con la *Victoria Cross*) con quien había volado, y puso a Ball como ejemplo para estimular a su escuadrón. La idea del trabajo de equipo se repetía machaconamente a todos los pilotos que ingresaban en la unidad. Uno de los ases del aire más famosos de la primera guerra mundial sirvió con Caldwell; se trataba de Micky Mannock, quien destruyó un total de 73 aviones. Caldwell usó su influencia para modificar la actitud de Mannock en el combate alentando más el trabajo de equipo que el individualismo. Los miembros del escuadrón creían que tanto Mannock como Caldwell habían atribuido algunas de sus propias victorias a pilotos recién llegados para animarles.
El valor, la capacidad de liderazgo y la destreza de Caldwell constituían un permanente estímulo para sus pilotos. En una ocasión el avión de «Grid», después de chocar con el de otro capitán durante un combate, estuvo a punto de entrar en barrena, aparentemente rumbo a la muerte. En *Ward Birds* (Pájaros de guerra), el diario de un aviador desconocido, el autor escribió: «Alrededor de medianoche, "Grid" volvió a pie, ensangrentado y con la ropa hecha jirones. Se había encaramado sobre el ala, con lo que consiguió hacerse con el control del aparato. El control de alerones estaba atascado y había perdido una parte de la punta alar, sin embargo, equilibró el aparato y aterrizó a este lado de las trincheras, metiendo un brazo en la cabina y tirando de la palanca de mando antes de tocar tierra. El avión capotó y el piloto salió despedido contra unos matorrales. De regreso a la base se hizo cargo del mando aquella misma noche, y dirigió a la unidad cuando ésta salió de patrulla al amanecer; después se fue al hospital.»

Vuelta al servicio
Cuando terminó la guerra, el mayor Caldwell había sido condecorado con la *Military Cross* (cruz militar), la *Distinguished Flying Cross* (cruz al mérito de vuelo) con barra y la *Croix de Guerre* (cruz de guerra) belga y había sido citado en el orden del día en dos ocasiones. En agosto de 1919 fue desmovilizado y volvió a Nueva Zelanda para dedicarse a la cría de ovejas, pero más tarde ingresó en las Fuerzas Aéreas territoriales de Nueva Zelanda. Cuando se reanudaron los entrenamientos de vuelo en su país, Caldwell fue destinado a las Fuerzas aéreas neozelandesas en junio de 1923, con el grado de jefe de escuadrón. En ese momento las Fuerzas Aéreas territoriales disponían de 72 oficiales, muchos de los cuales habían participado en la primera guerra mundial. En 1930, Caldwell fue nombrado comandante de las Fuerzas Aéreas territoriales de Nueva Zelanda, y en 1937 se retiró a petición propia.
Cuando en 1939 Nueva Zelanda se unió a Gran Bretaña en la segunda guerra mundial, Caldwell solicitó el reingreso en las Fuerzas Aéreas de Nueva Zelanda. En 1939, se fundaron varias escuelas de vuelo; la última fue la Escuela de adiestramiento aéreo 2 en Blenheim. Esta escuela fue inaugurada en diciembre, tres meses después del comienzo de la guerra, con el jefe de ala K.L. Caldwell como comandante. Ese mismo mes llegó el primer grupo de 18 pilotos. El 1 de abril de 1942, Caldwell fue ascendido a jefe de grupo y después estuvo al mando de la base Wigram de las Fuerzas aéreas neozelandesas, desde junio de 1942 hasta noviembre de 1944, antes de ser enviado a la India al mando de una misión, en diciembre de 1944. En enero de 1945 Caldwell recibió la *Commander of the Order of the British Empire* (comendador de la Orden del Imperio Británico).
En 1945, se le encomendó el mando del cuartel general de la RNZAF en Londres, con el grado de comodoro del Aire en funciones, después de que en mayo volviera de la India. En enero de 1946, Caldwell regresó a Nueva Zelanda y el 18 de marzo de 1946 fue ascendido definitivamente a comodoro del Aire y pasó a la reserva. Se retiró el 31 de mayo de 1956.



A la izquierda: el mayor Caldwell (a la izquierda) fotografiado durante un permiso, en 1918. En esa época era el comandante del famoso Tiger Squadron. Junto a estas líneas: el jefe de grupo Caldwell (a la izquierda) durante un desfile en Wigram, Nueva Zelanda, en el curso de la segunda guerra mundial (G.M. Lewis; E.F. Cheesman).

Solo contra el "Gneisenau"

El victorioso ataque suicida efectuado por Campbell contra el acorazado alemán, surto en el puerto de Brest, influyó de forma decisiva en el desenlace del conflicto

Arriba: la insignia del 22° Squadron, con el lema «Valientes y audaces». A la derecha: el puerto de Brest, base alemana fuertemente protegida en la que en 1941 fondearon los acorazados Scharnhorst *y* Gneisenau, *en una foto del reconocimiento británico. Abajo: aviones torpederos Bristol Beaufort pertenecientes al 22° Squadron, en vuelo (Imperial War Museum).*

Cuando en la mañana del 6 de abril de 1941, un solitario avión torpedero Beaufort alcanzó y dejó fuera de combate al acorazado *Gneisenau,* los alemanes perdieron definitivamente la posibilidad de salir victoriosos en la batalla del Atlántico: un hecho que influyó de forma decisiva en el desenlace del conflicto.
Aquel Beaufort estaba pilotado por el teniente Kenneth Campbell, nacido en Saltcoats, Ayrshire, el menor de seis hermanos y licenciado en Química por la universidad de Cambridge. Era un muchacho alto y rubio, apreciado por sus compañeros a causa de su carácter bondadoso que, sin embargo, no le impedía ser agresivo si la ocasión lo requería. Cuando la amenaza de la segunda guerra mundial se cernía sobre Europa, pidió permiso a su padre para inscribirse en el curso aeronáutico premilitar de la universidad y obtuvo el título de piloto, lo que le permitió ingresar de inmediato en la RAF, como oficial auxiliar, cuando estalló la guerra, en septiembre de 1939. En abril de 1941, cuando Campbell era teniente piloto en el 22° Squadron del Mando Costero, la suerte le deparó el cometido de una misión de la que quizá dependiera la salvación de Gran Bretaña.
En aquel momento se desarrollaba la batalla del Atlántico, en la que la marina y la aviación alemanas se hallaban empeñadas en impedir que llegaran a Gran Bretaña los vitales refuerzos procedentes de Estados Unidos. El alto mando alemán había decidido utilizar de forma decidida y coordinada los acorazados *Bismarck, Scharnhorst* y *Gneisenau* en el curso de una «guerra relámpago» en la que estas tres unidades podrían aprovechar a fondo su velocidad y su poderoso armamento. Si la operación tenía éxito, Gran Bretaña se vería obligada a rendirse, por hambre, en el plazo de sesenta días, según los planes de Hitler. Pero la operación chocó con un torpedo aislado que fue lanzado, el 6 de abril de 1941, desde el Beaufort de Kenneth Campbell en el puerto de Brest, situado en la costa atlántica de la Francia ocupada.
Hacía tiempo que el servicio de reconocimiento de la RAF vigilaba estrechamente esa base, y el 28 de marzo de 1941 las fotos obtenidas por los aviones de ese servicio demostraron que las informaciones enviadas por la resistencia francesa a Gran Bretaña eran ciertas: los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* estaban, efectivamente, en el dique de carena del puerto de Brest, a donde habían llegado seis días antes, después de una "sustanciosa" correría iniciada el 23 de enero de 1940 y en el curso de la cual habían hundido 22 barcos.
La base se hallaba bien protegida contra los ataques aéreos mediante células fotoeléctricas, aparatos para la producción de niebla artificial, baterías antiaéreas, secciones de la Luftwaffe y unidades de la marina, fuertemente armadas. Esta inexpugnable red defensiva y el mal tiempo habían hecho fracasar todo intento, llevado a cabo por formaciones de 200 bombarderos que, entre finales de marzo y principios de abril, trataban de alcanzar a los dos acorazados. Ninguna de las bombas lanzadas dio en el blanco. Sin embar-



go, un ingenio, que no llegó a explotar, había caído tan cerca del *Gneisenau* que el mando de la base decidió desplazar la unidad a un amarradero situado en el centro del puerto interior, con la intención de que regresara al dique en cuanto los artificieros hubieran retirado la bomba.

Un reconocimiento oportuno

Sin embargo, para desgracia de los alemanes, el 5 de abril un avión británico de reconocimiento volvió a su base con fotografías de las que se desprendía que el acorazado era, por el momento, un blanco posible para los aviones torpederos, pero sólo durante unas 24 horas más. La misión «Ahora o nunca» fue confiada al 22° Squadron, con base en St. Eval, Cornualles. Los seis Beaufort disponibles en aquel momento fueron divididos en dos grupos: tres debían bombardear las redes antitorpedo y los restantes lanzar los torpedos, haciéndolos penetrar por el hueco.

Sin embargo, en las primeras horas del 6 de abril, el terreno del aeródromo de St. Eval estaba tan empapado a causa del mal tiempo que dos de los Beaufort cargados de bombas no pudieron despegar. El tercero lo logró, pero el piloto se extravió entre las nubes y volvió a su base después de haber descargado sus bombas sobre un barco que navegaba cerca de la isla de Batz. Los tres aviones torpederos consiguieron despegar, pero uno se desvió de la ruta y llegó a Brest a las siete, cuando en la base ya se había dado la alarma, mientras los otros dos, uno pilotado por Campbell y el otro por el teniente Jimmy Hide, alcanzaron su objetivo a las 6.30 y esperaron a oír el estallido de las bombas para iniciar el ataque con torpedos. Naturalmente, aguardaban en vano.

De todas formas, Kenneth decidió cumplir las órdenes que había recibido, aun a sabiendas de los riesgos que corría. Volando a unos 90 m de altitud, justo debajo de la providencial capa de nubes, el Beaufort logró sobrepasar el muelle antes de que las defensas antiaéreas entraran en acción y después descendió a 15 m de la superficie del agua, apuntó al *Gneisenau* (que no se hallaba protegido por redes ya que estaba a punto de entrar en el dique) y lanzó su torpedo. Prácticamente en el mismo momento el avión se hundió, acribillado por las balas, llevándose consigo a Campbell y los otros dos tripulantes pero el torpedo alcanzó su blanco y el acorazado se hundió de popa, embarcando agua.

Los alemanes consiguieron mantenerlo a flote y con muchas dificultades pudieron introducirlo en el dique de carena, donde permaneció durante casi diez meses, siéndole imposible reemprender la batalla del Atlántico. En el período que estuvo en el dique, el *Gneisenau* fue bombardeado en varias ocasiones y en una de ellas recibió cuatro impactos, que si bien no causaron daños graves al buque produjeron en cambio un enorme número de víctimas.

En cuanto al *Scharnhorst* (que como el *Gneisenau* estaba en dique para una revisión a fondo de los motores y la limpieza periódica de la quilla), sus máquinas estaban en tan malas condiciones que también estuvo imposibilitado de hacerse a la mar durante mucho tiempo. Mientras, el gigantesco *Bismarck*, considerado junto con el *Tirpitz* el mayor y más fuerte buque de guerra existente en aquel momento, quedó solo hasta su fin, acaecido el 27 de mayo de 1941.

Por lo tanto, la heroica acción de Campbell tuvo una importancia mucho mayor que la puesta fuera de combate temporal de un buque de guerra; pero la RAF sólo comprendió esto a principios de febrero de 1942, cuando desde Francia llegó la información de que el *Gneisenau* y el *Scharnhorst* estaban a punto de zarpar. Sin embargo, la noticia transmitida de nuevo por la resistencia, llegó demasiado tarde para que la aviación y la marina británicas pudieran prepararse adecuadamente al objeto de impedir que los dos acorazados, con el crucero *Prinz Eugen*, salieran de Brest el 11 de febrero, escoltados por seis destructores, tres torpederos y grandes formaciones de la Luftwaffe.

El *Kanaldurchbruch* (como llamaron los alemanes al forzamiento del canal de la Mancha) tuvo éxito y las tres unidades pudieron llegar a aguas alemanas. Con todo resultaba claro que el solitario ataque suicida realizado por Kenneth Campbell el año anterior había tenido efectos duraderos y, probablemente, había salvado a Gran Bretaña. Casi un año después de su muerte, se le concedió a título postumo la *Victoria Cross*, máxima condecoración otorgada por el gobierno británico al valor militar.

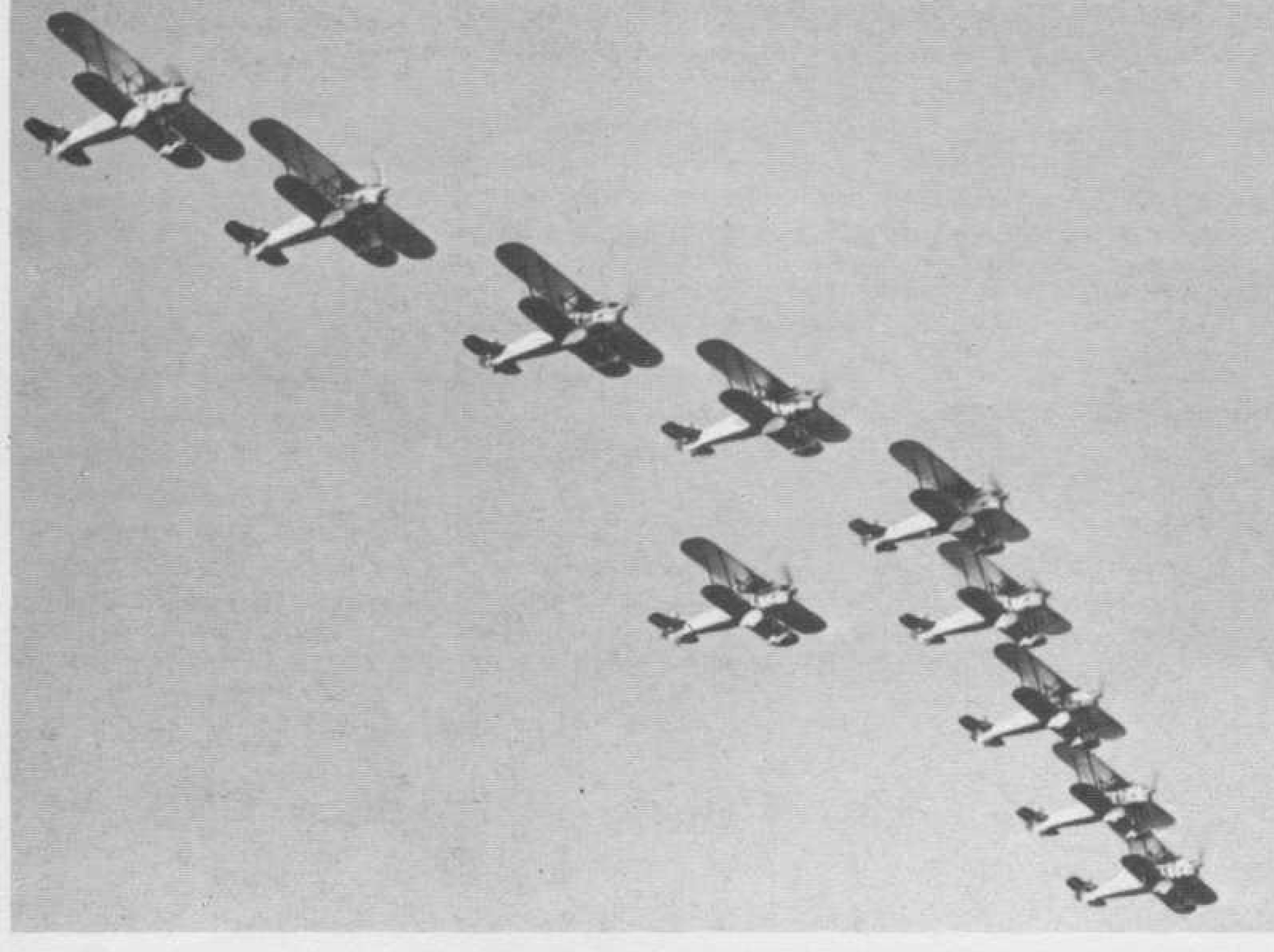
A la izquierda Campbell, piloto de uno de los seis Beaufort enviados contra el acorazado Gneisenau *en abril de 1941. Abajo: colocación de un torpedo en un Beaufort. Para la operación contra el* Gneisenau *se dispusieron tres aviones cargados con bombas y otros tres con torpedos (Crown Copyright; Imperial War Museum).*



Acróbata y piloto de pruebas

Guido Carestiato, con más de 9000 horas de vuelo y excepcionales dotes acrobáticas, se convirtió en uno de los más famosos pilotos de pruebas italianos





En la parte superior: los integrantes de las dos patrullas acrobáticas italianas que fueron enviadas a América del Sur en 1937 (Guido Carestiato es el tercero de la derecha), donde obtuvieron un gran éxito, realizando, entre otras maniobras, la de la «bomba». Arriba: exhibición de la patrulla acrobática italiana sobre el Campo de Marte de São Paulo, Brasil (Archivo D.M.G.).

No hay duda que 1937 fue uno de los años de oro para las patrullas acrobáticas italianas que paseaban sus exhibiciones incluso por América del Sur, despertando un auténtico entusiasmo. En una de las patrullas más famosas, la del 1er Stormo, basada en Campoformido, destacaba un joven suboficial, Guido Carestiato. Incluso en la actualidad, Carestiato no aparenta su edad y hasta hace unos años aún podía vérsele realizando espléndidas acrobacias y evolucionando con brío juvenil sobre el aeródromo de Venegono.
Nacido en Favaro Veneto el 17 de enero de 1911, Carestiato se alistó en la Aviación como sargento piloto auxiliar en octubre de 1928 y obtuvo su título en la escuela de Cameri, a principios del año siguiente, preparándose en varios tipos de aeroplanos con motor rotativo y de estrella, como los Gabardini BM 80, BG 110 y BM 200 y el SPAD XIII.
En septiembre de 1929, Carestiato fue destinado al 7° Gruppo de asalto, basado en Ciampino, que en breve recibiría los Fiat CR 1 y los AC 3. Carestiato permaneció en esa unidad hasta 1933, fecha en que fue destinado a Campoformido, al 1er Stormo de caza. Pronto ingresó, por derecho propio, en la escuadrilla de alta acrobacia que estaba al mando del capitán Viola.
En 1936, Carestiato fue elegido para participar en la Olimpiada de Berlín, junto a los capitanes Ercolani y Viola. Aunque participaron con un avión de serie, el Breda 28, frente a aviones y pilotos especialmente preparados, los italianos se clasificaron en buen lugar.

La «bomba» acrobática
Sin embargo, al año siguiente, Carestiato pudo desquitarse: en efecto, la patrulla acrobática del 1er Stormo, al mando de Rino Corso Fougier, fue elegida, junto con la del 53°, para participar en un periplo sudamericano (agosto-noviembre 1937) al objeto de conmemorar la hazaña del peruano Geo Chávez, que en 1910 había cruzado los Alpes, sobre el paso del Simplón.
Carestiato era el segundo punto de la izquierda de la patrulla de Campoformido, formada por el capitán Viola, el sargento mayor Sbroghi, el suboficial Marasco, el sargento mayor Mascellani y el teniente Teucci, como reserva.
El *team* acrobático italiano se exhibió con enorme éxito en Lima, Santiago de Chile, Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro y São Paulo, presentando por primera vez la maniobra de la «bomba». Además, durante su estancia en Buenos Aires, Carestiato fue escogido para presentar el caza Fiat CR32 a las autoridades civiles y militares argentinas. Cuando regresó a Italia recibió dos medallas, una de plata y otra de bronce, al valor aeronáutico.

Pruebas y récord para la Macchi
Cuando dejó la Regia Aeronautica, el 18 de abril de 1939, Guido Carestiato pasó a formar parte de la Aeronautica Macchi. En aquel momento, la fábrica de Varese estaba ocupada en la puesta a punto de sus últimos hidroaviones y del nuevo caza monoplano, el MC 200. Carestiato inició sus actividades de piloto de pruebas con el trimotor MC 100, con el que voló el 20 de abril de 1939, y prosiguió con el prototipo del caza Castoldi, que había sido probado por Burei el 24 de diciembre de 1937. A la muerte de este último, en un accidente con un hidroavión MC 94, Carestiato ocupó el puesto de primer piloto de pruebas.
El 10 de agosto de 1940, Carestiato realizó el vuelo inaugural con el sucesor del 200, el MC 202, controló su puesta a punto y se aseguró la simpatía y la confianza de su diseñador, el ingeniero Castoldi, a quien proporcionó preciosos consejos y sugerencias, derivados de su sensibilidad excepcional y su experiencia de vuelo. Esta compenetración contribuyó a convertir el 202 en uno de los tres aviones —los otros dos eran el CR 32 y el MB 326— considerados por Carestiato como los mejores que había pilotado. Después probó el prototipo del MC 201 y también el del 205 en sus tres versiones; fueron miles de horas intensas, probando sin descanso los aviones que salían de la cadena de montaje; en ocasiones llegó a hacer catorce pruebas en un día. El 24 de octubre de 1942, durante el ataque del 5° Group de la RAF contra Milán, Carestiato había despegado de Lonate Pozzolo en un MC 202 que estaba probando. El piloto recuerda que inesperadamente, se topó con las formaciones de bombarderos británicos. Casi sin darse cuenta se encontró frente a un





adversario y como las armas de a bordo estaban cargadas le disparó una ráfaga que lo obligó a aterrizar.
Después de la guerra, cuando la Macchi reemprendió la actividad aeronáutica, Carestiato volvió al pilotaje, primero en el biplaza de turismo MB 308 y después en el bimotor MB 320, luego en el 323 de adiestramiento, en el Vampire construido bajo licencia inglesa y, finalmente, en todas las variantes del MB 326, incluso el monoplaza MB 326K y el AM 3. Además de su actividad como piloto de pruebas, Carestiato también participaba en competiciones deportivas, y así obtuvo un par de victorias: en la 1ª Vuelta aérea de Italia y en la Carrera de regularidad de Santander, España, en 1950.
En 1956 voló con el Hunter, en Inglaterra, superando Mach 1.05, y fue protagonista de algunas espectaculares presentaciones del MB 326 en las máximas manifestaciones aeronáuticas internacionales.
En 1961 conquistó para la Macchi el récord mundial de altitud para los aviones de la clase C 1d, alcanzando con el MB 326 los 15 489 metros. Este récord estaba en manos de los soviéticos y desde hacía mucho tiempo los italianos no coleccionaban ninguno. A las 10.45 del 4 de agosto de 1961, Carestiato despegó, en Venegono, efectuando la primera parte de su ascensión sobre el lago Mayor; después se dirigió hacia el sureste. A unos 14 500 m, la velocidad del avión era de 540 km/h (con lo que arrebataba al piloto soviético el récord de altitud con 3000 kg de carga) pero ascendió hasta el límite de extinción del reactor.
Las dotes de piloto de Carestiato y su carrera aeronáutica son conocidas mundialmente; las resumiremos con algunas de sus cifras más significativas: más de 9000 horas de vuelo, 14 prototipos y derivados, pruebas con 3 780 aviones de serie, medalla de oro de Lunga Navigazione Aerea, dos medallas de plata y dos de bronce.

En la parte superior una exhibición de la patrulla acrobática del 1er Stormo en el aeropuerto de Campoformido Arriba, a la izquierda Guido Carestiato presenta en la escuela de Lecce el biplano entrenador Macchi M 416 Arriba, a la derecha el piloto de pruebas de la Macchi con el avión de entrenamiento MB 326, en la versión realizada para la escuela de vuelo de Alitalia (AMI).

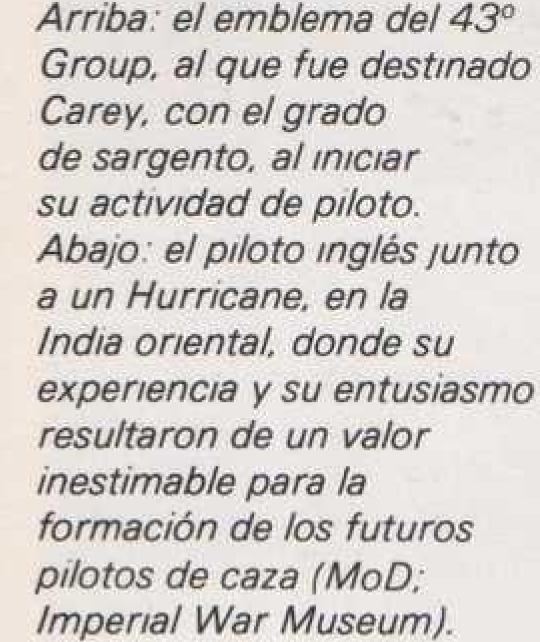


El pequeño gran as

Frank Carey fue uno de los pilotos de caza de la RAF más hábiles en el plano táctico durante la Batalla de Inglaterra y en la lucha contra los japoneses

Frank Carey, nacido en Brixton, Londres, el 7 de abril de 1912, ingresó en la RAF, en septiembre de 1927, como aprendiz de montador. Después de tres años de estudios en Halton, fue asignado al 43° Group «Fighting Cocks» (gallos de pelea) y después a otras unidades de caza y bombardeo. Pero su ambición consistía en ser piloto y en 1935, finalmente, lo consiguió. Cuando obtuvo el título fue destinado, con el grado de sargento, al 43° Group de Tangmere, donde Carey demostró muy pronto su habilidad para la acrobacia. A finales de 1938, la unidad recibió los Hawker Hurricane y fue trasladada más al norte, a Acklington, cerca de Newcastle.

Cuando estalló la guerra y después de varias semanas de monótonas patrullas costeras, el 29 de enero de 1940 Carey, junto a otros dos pilotos, abrió fuego por primera vez contra una bombardero Heinkel He 111. Al día siguiente, derribó otro Heinkel He 111, que cayó en el mar, a 8 km de la costa. Cuatro días más tarde, atacó y abatió un tercer Heinkel. El 12 de febrero se anotó una nueva victoria, también sobre un Heinkel, y el 21 del mismo mes le fue otorgada la *Distinguished Flying Medal*. El 11 de abril fue nombrado oficial piloto y asignado al 3er Group, basado en Kenley. En mayo, los alemanes invadieron los Países Bajos y, para prestar su apoyo a los pocos cazas franceses, el 3er Group, junto a otras unidades, destacó la mitad de sus efectivos al continente. Carey estaba entre ellos y en el plazo de cuatro días obtuvo nueve victorias contra Heinkel He 111, Junkers Ju 87 y Dornier Do 17. Sin embargo, el 14 de mayo resultó herido en combate y fue repatriado. El 31 de mayo recibió la *Distinguished Flying Cross* y el 14 de junio fue condecorado de nuevo con una barra para su cruz al mérito de vuelo. Ese mismo mes, a punto de empezar la Batalla de Inglaterra, regresó al 43° Group.



Arriba: el emblema del 43° Group, al que fue destinado Carey, con el grado de sargento, al iniciar su actividad de piloto. Abajo: el piloto inglés junto a un Hurricane, en la India oriental, donde su experiencia y su entusiasmo resultaron de un valor inestimable para la formación de los futuros pilotos de caza (MoD; Imperial War Museum).



En las semanas siguientes, Carey sostuvo numerosos combates aéreos y obtuvo diversas victorias atacando formaciones de Bf 109, Bf 110, Ju 87 y Ju 88; sin embargo, en uno de esos encuentros una ala de su Hurricane fue desgarrada por una ráfaga disparada desde un Bf 110. Pese a este percance, consiguió regresar a Tangmere y aunque estaba herido en un brazo se negó a ingresar en el hospital; cuatro días más tarde ya estaba de nuevo en la brecha.

El 18 de agosto, mientras guiaba una formación de nueve Hurricane, se encontró con un grupo de Ju 87: en la refriega consiguiente y tras haber derribado a un adversario, Carey resultó herido en la rodilla izquierda por el fuego cruzado de las ametralladoras. El piloto británico hubo de abandonar el combate y realizó un aterrizaje afortunado en Pulborough, desde donde fue llevado inmediatamente al hospital más próximo. A finales de septiembre volvio al 43° Group pero, en el ínterin, los «Gallos de pelea» habían sido retirados del frente y trasladados a Usworth, Northumberland, para un período de descanso.

En noviembre de 1940, Carey fue asignado a la 52ª OTU (Operational Training Unit, unidad de entrenamiento operativo) como instructor; desde entonces fue jefe de formación del 245° Group de caza, dotado con Hurricane, cuya misión era la defensa de Belfast, Irlanda del Norte. Cuando fue ascendido, se le otorgó el mando del 135° Group, que pronto fue trasladado a Extremo Oriente, tras el ataque japonés a Pearl Harbor. En enero de 1942, el 135° Group llegó a Rangún y de inmediato entró en acción; el 29 de ese mismo mes, Carey abrió su cuenta personal, abatiendo un Nakajima Ki-27 *Kate*. El 12 de febrero fue ascendido a teniente coronel y se le encargó una nueva misión en Birmania, donde también derribó un avión de reconocimiento japonés. Los choques con los japoneses, que estaban avanzando hacia la India, se intensificaron y Carey destruyó otros tres aviones enemigos en tierra. El 6 de marzo, el piloto británico se vio obligado a evacuar Mingaladon y dirigirse a Alipore donde, el 23 del mismo mes, recibió una segunda barra para su *Distinguished Flying Cross*. En junio, la sección fue trasladada al aeródromo de Dum Dum, en Calcuta; a finales de 1942, el total de aviones japoneses derribados por Carey ascendía a 10.

Cazador infalible, maestro persuasivo

En enero de 1943, Carey instituyó y mandó la Air Fighting Training Unit (unidad de entrenamiento de caza), para la formación de pilotos de caza en aquel teatro de operaciones. En este cometido, «Chota» (el Pequeñín, como le llamaban) desarrolló una valiosa actividad formativa: con métodos personales, a menudo nada ortodoxos, consiguió transmitir a sus alumnos su experiencia en materia de combates aéreos.

En noviembre de 1944, Carey dejó la India con el grado de general de brigada, para asumir el mando de la 73ª OTU en Abu Sueir, Egipto. Sus magistrales exhibiciones de ataque individual le proporcionaron una gran consideración, mientras que su sentido de la disciplina le valió el máximo respeto de sus subordinados. En 1945 se le concedió la *Air Force Cross*.

Después de la guerra, Carey prosiguió, durante quince años, una tranquila carrera dentro de la RAF, que dejó el 2 de junio de 1960, después de ocupar un importante cargo en Australia, desde 1958 hasta 1960. Luego, fue contratado por la Rolls-Royce Aero Engine División de Australia.

El proyectista solitario

Mario Castoldi, uno de los proyectistas más brillantes de la Regia Aeronautica, fue el diseñador del mejor caza italiano del último conflicto

Una figura maciza y pesada, un carácter introvertido, una confianza inquebrantable en su propia capacidad y en la validez de sus ideas, un genio excepcional para intuir las soluciones de complicados problemas técnicos: estos eran los rasgos más destacados del gran proyectista que fue Mario Castoldi, a quien la aeronáutica italiana debe algunos de sus éxitos más brillantes. Sin embargo, hay que añadir que, con toda probabilidad, los aviones no fueron la verdadera pasión de Castoldi; técnicamente, lo que más entusiasmaba al ingeniero de Zibido San Giacomo (donde había nacido el 26 de febrero de 1888) eran las máquinas agrícolas.

En efecto, Castoldi no perteneció a aquel pequeño pero aguerrido grupo de pioneros italianos de la aviación, en el que figuraban personajes como Caproni, Crocco, Faccioli, Guidoni, Marchetti, Moris, Pomilio, Savoia, y resulta bastante probable que de no haber estallado la primera guerra mundial, los aviones que llevaban la prestigiosa sigla MC no hubieran existido.

Castoldi se licenció en el Politécnico de Milán en 1913, pero desconocía el ambiente de la aviación y sólo, al año siguiente, se aproximó al mismo, cuando con la entrada de Italia en la guerra, fue destinado a la Dirección técnica de aviación militar de Turín, donde se habían reunido varios de los máximos expertos italianos en aeronáutica de la época; basta recordar al ya citado Savoia, a Verduzio y a Rosatelli, que se convirtieron en los maestros de Castoldi y de los cuales asimiló las bases de la nueva técnica.

En 1916 fue trasladado del Ministerio de la Guerra a la sociedad Pomilio y al año siguiente a las oficinas técnicas de la misma, donde se ocupó activamente de los más variados problemas aeronáuticos. En 1919, finalizada la primera guerra mundial, estuvo primero en la Dirección experimental de la aviación militar, en Monticello —la futura Guidonia— y después en el Instituto experimental aeronáutico, del mismo complejo industrial, donde estudió a fondo los problemas del diseño de las hélices.

Castoldi, que a causa de su formación estuvo siempre un poco aislado en el mundo de los técnicos aeronáuticos italianos, ingresó en 1922 en la Aeronautica Macchi, para hacerse cargo de la dirección técnica, puesto en el que permaneció hasta el final de la segunda guerra mundial.

El primer proyecto

El primer proyecto de Castoldi que la Macchi llevó a efecto fue el hidroavión de carreras M 33, del que se construyeron dos ejemplares para la edición de 1925 del trofeo Schneider. Con sus líneas compactas y bien dispuestas, y su ala alta arriostrada por cables fue, sin duda, entre todos los hidrocanoas que participaron en la famosa competición, el más «pulido» desde el punto de vista aerodinámico. El avión, con el que el piloto De Briganti conquistó un honroso tercer puesto a una media de 217 km/h, no habría podido sin embargo, competir, con los hidros de flotadores, que desde 1925 fueron los protagonistas de la célebre carrera y, además, estaba sujeto a peligrosos fenómenos de aeroelasticidad.

Castoldi pasó entonces a la fórmula mucho más avanzada del monoplano con dos flotadores, proyectando en un tiempo récord el novísimo Macchi M 39. Esta vez se trataba de una auténtica carrera contra reloj, ya que desde la fecha en que el Ministerio de Aeronáutica encargó el avión a la Macchi —y a la Fiat su motor A.S.2 de 12 cilindros, proyectado por el ingeniero Tranquillo Zerbi, capaz de desarrollar 800 hp— hasta el día fijado para la competición había un plazo de menos de diez meses y Castoldi, pese a una fuerte gripe, se levantó de la cama para dedicarse al diseño del nuevo avión. El 13 de noviembre de 1926, en Hampton Roads, Virginia, Mario De Bernardi se adjudicó el prestigioso trofeo Schneider a un promedio de 396,689 km/h, el tercer puesto fue para Bacula, también en un M 39, que realizó una media de 337,399 km/h. Cuatro días más tarde, Mario De Bernardi alcanzó con el M 39 escarlata los 416,618 km/h, conquistando el récord mundial de velocidad en circuito.



Hampton Roads, Estados Unidos, 13 de noviembre de 1926 tras la victoria en el trofeo Schneider de ese año, obtenida por un Macchi M 39 proyectado por Castoldi, los integrantes de la escuadrilla italiana llevan en triunfo a Mario De Bernardi. Castoldi es el primero a la izquierda (UPI)

Después de este éxito, que en la actualidad aún se considera uno de los mayores triunfos de la aeronáutica italiana, las competiciones de velocidad reservarían muchas amarguras a Castoldi, cuyos hidroaviones de carreras se vieron traicionados en repetidas ocasiones por constantes pequeños problemas de sus motores.

Los tres Macchi M 52, construidos para la edición de 1927 del trofeo Schneider, que se disputó en Venecia el 25 de septiembre, se vieron forzados a retirarse uno tras otro, a causa de las averías de sus motores Fiat A.S.3 y para Castoldi (a quien se atribuyó en aquella ocasión un agrio comentario acerca de los "estúpidos desmayos" de los motores que había tenido que utilizar) sólo representó un triste consuelo el récord mundial de velocidad que volvió a establecer De Bernardi el 5 de noviembre en un M 52, alcanzando los 479, 290 km/h. El 30 de noviembre de 1928, el mismo De Bernardi, con una versión especial del mismo hidroavión de carreras el M 52 R con ala de menor superficie y diversas mejoras aerodinámicas, mejoró el récord anterior, llevándolo a 512,776 km/h.

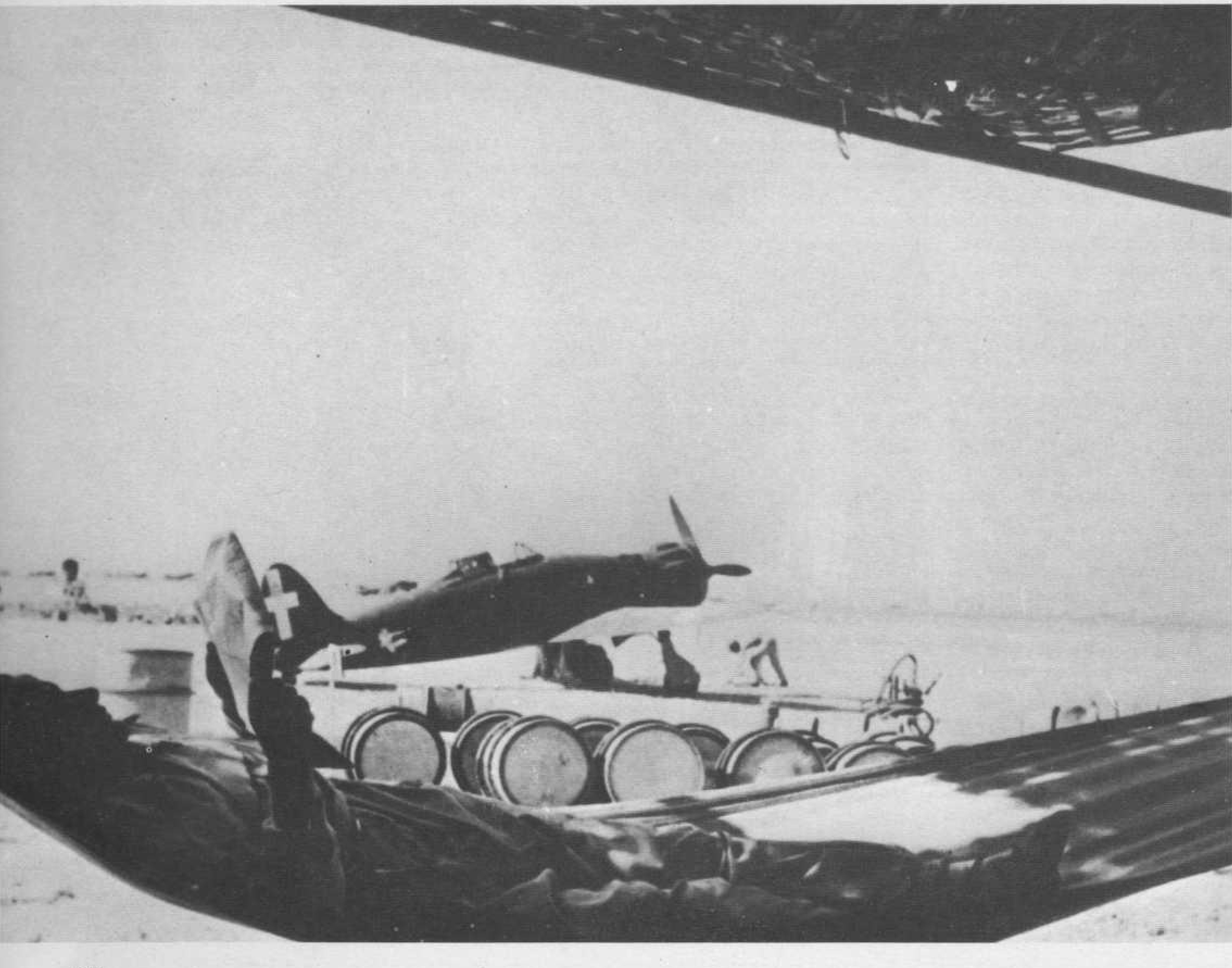
Castoldi tuvo también la satisfacción de ver como uno de sus hidroaviones de carreras obtenía el título de avión más veloz del mundo con el MC 72, un aparato que no pudo participar en la edición de 1931 del trofeo Schneider —para el que había sido proyectado— a causa, de nuevo, de problemas en los motores, y que entre el 10 de abril de 1933 y el 21 de octubre de 1934, pilotado por Casinelli, Scapinelli y Agello, pasó de los 682,078 hasta los 709,209 km/h, un récord de veloci-

dad que en la actualidad continúa imbatido para hidroaviones de hélice. En su último bólido, Castoldi había aprovechado inteligentemente la experiencia de muchos años en el campo de los hidroaviones de carreras, adoptando la revolucionaria y brillantísima solución de las dos hélices contrarrotativas y construyendo un avión cuyas características, incluso a la luz de la moderna técnica aeronáutica, parecen difícilmente mejorables.

Después, con el MC 77 y los sucesivos MC 94,99 y 100, Castoldi volvió a los hidroaviones de casco central, pero las amarguras de la época del trofeo Schneider sin duda habían dejado sus secuelas. El gran diseñador había sido siempre un personaje solitario y su reticencia a poner a los demás al corriente de su trabajo —del que se sentía muy orgulloso— se volvió cada vez más marcada. El creciente interés militar en la aeronáutica italiana y el aumento de los controles ministeriales llevó, en su caso, a resultados paradójicos, como cuando hizo modificar los modelos destinados a las pruebas aerodinámicas en el túnel del centro de Guidonia, para que los posibles competidores no pudieran extraer información y aprovecharla en sus propios proyectos. En las oficinas técnicas, algunos diseñadores debían preparar diseños de construcción "falsos" para despistar a los posibles espías industriales y parece seguro que, una vez, el envío accidental de una serie de estos planos a la oficina desencadenó una verdadera catástrofe.

Castoldi no fue un gran teórico —de hecho, no lo fue ninguno de los grandes proyectistas de su generación, cuyo bagaje técnico era bastante limitado y que con frecuencia sólo podían apoyarse en su propia intuición— pero estaba al corriente de la más avanzada literatura técnica mundial y tenía un olfato infalible para incorporar a sus proyectos todo detalle válido advertido en cualquier avión que hubiese observado su atenta mirada. Pero su reserva acerca de su propio trabajo, le impedía utilizar a fondo la capacidad de





Arriba dos cazas MC 202 de la 359ª Squadriglia El Folgore, como fue denominado este avión, contribuyó en gran medida a restablecer la superioridad aérea italoalemana en el norte de África A la izquierda un MC 200, avión seguro y eficiente pero con el inconveniente de la escasa potencia de su motor radial de 840 hp En la página siguiente el diseño del hidroavión de carreras MC 72, realizado en 1931 por Mario Castoldi (AMI)

3.810

8.594

2.70

9.48

Ing. Mario Castoldi

AERONAUTICA MACCHI · VARESE

IDROVOLANTE DA . CORSA

— M·C·72 —

MOTORE FIAT· A·S·6

1931- Anno

sus colaboradores. Las dotes de Castoldi, inigualables para una vivencia basada en la "artesanía" aeronáutica, aunque fuera de gran clase, como fue el caso del trofeo Schneider, no habrían podido adaptarse a las necesidades de la aeronáutica entendida como fenómeno industrial, evolución inevitable cuando comenzó la segunda guerra mundial.

El Saetta de la Regia Aeronautica

Ante la proximidad de la guerra, la Regia Aeronautica comenzó, aunque tardía e inorgánicamente, un amplio programa para reequipar a sus unidades con aviones más modernos que los que se habían hecho famosos en los cielos de Etiopía y España. Se trataba, entre otras cosas, de renovar el material de las escuadrillas de caza y, así, Castoldi estudió el proyecto del Macchi MC 200, un monoplano robusto, compacto y ágil, completamente metálico, pero potenciado por un motor radial que sólo desarrollaba 840 hp. El nuevo caza realizó su primer vuelo el 24 de diciembre de 1937 y cuando se resolvieron algunos de sus problemas aerodinámicos se reveló como un avión seguro y eficaz aunque la escasa potencia de su motor limitaba la velocidad a unos 500 km/h, y su armamento (sólo dos ametralladoras de 12,7 mm) era insuficiente para enfrentarse a cazas y bombarderos mejor protegidos y armados.

El 200, rebautizado Saetta, combatió en África del Norte, la Unión Soviética, el Mediterráneo, Malta, Grecia y, más tarde, en los cielos italianos. Aunque requería una gran cantidad de horas de trabajo para su construcción, su maniobrabilidad y robustez le permitieron imponerse a adversarios de gran calibre, sin embargo, también en su caza, a Castoldi le falló el motor. De hecho, sólo cuando la Macchi, por iniciativa propia, adquirió a la Daimler-Benz un motor más moderno de 12 cilindros, refrigerado por líquido y capaz de desarrollar 1 000 ph, quedó confirmada inapelablemente la enorme capacidad e intuición del proyectista italiano.

El 10 de agosto de 1940, despegó para realizar su primer vuelo desde el campo de Lonate Pozzolo, pilotado por Guido Carestiato, el prototipo Macchi MC 202. El nuevo caza era, en realidad, un 200 con algunos refinamientos, como la adopción de la cabina cerrada (que sólo la habían tenido los primeros Saetta) y un largo morro estilizado que alojaba el motor DB 601. Veloz (alcanzaba casi los 600 km/h) y muy manejable, el 202 conservaba la robustez de su antecesor y, también, su pobre armamento: dos ametralladoras de 12,7 mm sincronizadas. El Folgore (Fulgor), como se rebautizó al 202, empezó a operar en noviembre de 1941 y contribuyó en gran medida a restablecer la superioridad aérea italoalemana. Muy apreciado por los pilotos —y presa codiciada por los aliados— el caza de Castoldi poseía los mismos inconvenientes que los 200: una construcción cara y un armamento demasiado ligero que, sumados al bajo rendimiento de los motores, se hicieron cada vez más evidentes, a medida que la superioridad aérea aliada se fue haciendo aplastante y que los escasamente defendidos bombarderos británicos fueron sustituidos por los cuatrimotores estadounidenses.

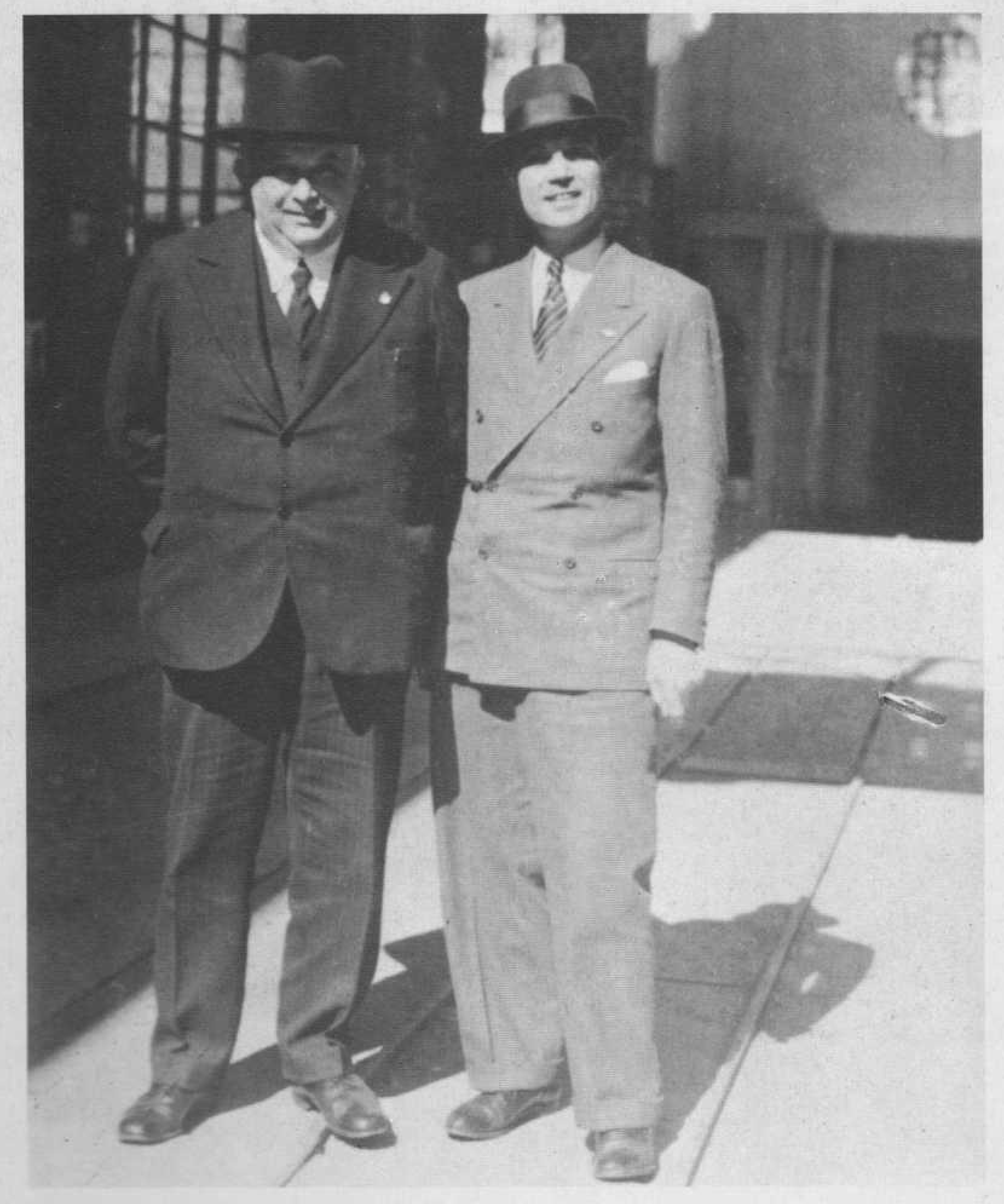
Castoldi trató de extraer un ingenio más potente de la vieja célula del 200; y así, el 19 de abril de 1942, realizó su vuelo inaugural el prototipo MC 205V que, en esencia, era un 202 con algunas modificaciones menores, armamento incrementado en dos ametralladoras de 7,7 mm en las alas, que pronto serían reemplazadas por dos cañones de 20 mm, y un motor Daimler-Benz DB 605 de 1 475 hp en el despegue. La velocidad horizontal y la de trepada, además del armamento, eran lógicamente mayores, pero la espléndida maniobrabilidad del 202 se había perdido y en el Veltro (galgo), nombre de batalla del 205V, se puso de manifiesto que habían pasado demasiados años desde el planteamiento del prototipo del 200 hasta el debut del nuevo caza de la Regia Aeronautica.

El Veltro se estrenó operativamente en abril de 1943 y participó tenaz e inútilmente en la defensa de los cielos italianos. Mientras, Castoldi ya había realizado pruebas de vuelo —el 1° de noviembre de 1942 y el 19 de mayo de 1943— del que debería haber sido el "verdadero" 205: los dos prototipos MC 205NI y NII Orione que, pese a su gran similitud al 205 V, eran, sin embargo, aviones completamente nuevos, con un ala de mayor superficie que penalizaba un poco las prestaciones de velocidad pero mejoraba su comportamiento a mayor altitud.

Los dos 205N quedaron en la fase de prototipos y sus derivados, el MC 206 y el MC 207 ni siquiera fueron terminados, debido al armisticio y a los dos bombardeos que sufrió la factoría en abril de 1944. Los últimos proyectos de Castoldi, en la posguerra, fueron el biplaza de entrenamiento C 208, en el que se interesó la empresa Agusta, y el monorreactor C 209, un curioso caza ligero impulsado por un turborreactor Viper que no pasó de la mesa de diseño.

De hecho, cuando terminó la guerra, y también a causa de la edad, Castoldi dejó la Macchi y se retiró con sus dos hermanas a una casa de campo en Trezzano sul Naviglio, aislándose totalmente del mundo de la aviación.

Misógino convencido, apasionado por el cultivo del arroz, amante del buen vino, siempre encerrado en sí mismo pero capaz, al mismo tiempo, de exquisitas atenciones con el más humilde de sus colaboradores y con el activo —quizá— de un solo vuelo en avión, el proyectista del M 39 de De Bernardi, del MC 72 de Agello y del mejor caza italiano de la segunda guerra mundial, falleció el 31 de mayo de 1968.



El ingeniero Mario Castoldi (a la izquierda) con Arturo Ferrarin. Aunque no fue un gran teórico, Castoldi se reveló un genio, intuyendo soluciones originales en el campo del diseño (AMI)